CZWARTEK
Nr 106 11 IX 1980 Cena 1,50 zł

ŚWIAT MŁODYCH

HARCERSKA GAZETA NASTOLATKÓW

Dziwaczny stwór, coś między samolotem, autobusem, a latającą taksówką – dziś nie wzbudza już żadnej sensacji. Kiedy pojawi się na niebie – choćby jako sanitarka wioząca chorego z odległej wsi, czy – jak na fotografii – jako dźwig – może nas zainteresować zaledwie na moment. Ot, śmigłowiec, jeden z wielu które pracują w powietrzu, tak jak statki na wodzie, a ciężarówki na drogach. Nic ciekawego...

A przecież te fantastyczne pojazdy powietrzne, o których marzyli i które od setek lat próbowali budować wielcy konstruktorzy – zagościły na naszym niebie zaledwie 30 lat temu. Jak do tego doszło, i jaki jest dzień dzisiejszy polskich śmigłowców – czytaj na str. 4–5.(jd)

Fot. **Dorota Bilska**

Uwaga, samorządy szkolne
Uwaga, szczepy harcerskie

AZYMUT WĘGIEL

AZYMUT – WĘGIEL

Już po raz siódmy redakcja „Świata Młodych" wspólnie z Ministerstwem Górnictwa zaprasza wszystkie samorządy szkolne i szczepy harcerskie ze szkół podstawowych w całym kraju do udziału w ogólnopolskim konkursie pn. „Azymut–Węgiel".

Tradycyjnie już konkurs nasz ogłoszony zostanie w przedostatni czwartek miesiąca, tj. 18 września i potrwa do Dnia Górnika. Tradycyjnie też na laureatów konkursu oczekują wysokie nagrody za ćwierć miliona złotych ufundowane przez Ministerstwo Górnictwa.

A więc już za tydzień ogłosimy w „Świecie Młodych" regulamin konkursu „Azymut–Węgiel". **(mt)**

WARSZAWSKI PAŁAC MŁODZIEŻY przyjmuje zapisy

(Inf.wł.). W hallu warszawskiego Pałacu Młodzieży mieszczącego się w Pałacu Kultury i Nauki czynny jest w godzinach 14–19 punkt zapisów uczniów klas podstawowych i średnich na trwające przez cały rok szkolny zajęcia. Zgłaszający się tu rodzice z dziećmi oraz młodzież mają możliwość porozmawiania także z instruktorami poszczególnych pracowni, by dokonać najbardziej trafnego wyboru.

Jest jeszcze sporo wolnych miejsc w sekcji podstaw techniki, techniki komunikacyjnej, nauk przyrodniczych, malarstwa, ceramiki, rytmiki i pływania. W tym roku, jak się przewiduje, z rozwijających zainteresowania i sprawność fizyczną zajęć w Pałacu Młodzieży korzystać będzie około 8 tys. dzieci i młodzieży. Obecnie kadra instruktorska przygotowuje programy zajęć uzgadniając ich terminy z uczestnikami, by wyznaczone godziny nie kolidowały z godzinami lekcyjnymi. Oficjalne otwarcie nowego roku oświatowego w Pałacu Młodzieży nastąpi 15 września. **(kż)**

AUSTRALIA (CAF). W związku z kryzysem energetycznym coraz więcej konstruktorów próbuje zaprojektować pojazd, który pozwoli poruszać się przy minimalnym zużyciu paliwa. W Australii został zorganizowany przegląd i zawody takich pojazdów. Modele były niezwykle różnorodne, a niektóre rzeczywiście osiągały niezłe wyniki przy niewielkim zużyciu paliw płynnych. Jednakże podróżowanie nimi na dłuższą metę wydaje się trochę niewygodne. Na zdjęciu – przykład takiej właśnie konstrukcji. **(kl)**

Czy kolejny „pojazd przyszłości"?

Odpowiadamy na apel

CZYTELNICY ŚWIATA MŁODYCH BUDUJĄ DAR MŁODZIEŻY

W odpowiedzi na apel Szefa Klubu Przyjaciół m/s Leonid Teliga włączyliśmy się do akcji budowy „Daru Młodzieży". W tym celu zorganizowaliśmy zbiórkę surowców wtórnych i otrzymaną w ten sposób kwotę 914 zł. przekazaliśmy na adres Sztabu Budowy „Daru Młodzieży" mieszczącego się w Gdańsku.

Harcerki, harcerze i zuchy
ze Zbiorczej Szkoły
Gminnej w Śniadowie
Za zgodność: **Komendant Hufca ZHP**
w Śniadowie
podpis nieczytelny

Meldunek

Harcerze i młodzież niezorganizowana aktywnie włączyli się do realizacji hasła „Młodzieżowa Wiosna Czynów". Wykonano prace porządkowe wokół szkół, zagospodarowano działkę szkolną, przeprowadzono zbiórkę i sprzedaż butelek. Ogółem uzyskano 955,80 zł. Kwotę tę wpłacono na konto budowy „Daru Młodzieży".

Druhny i Druhowie
z Hufca ZHP w Moryniu,
ul. Szkolna 17, 74-127 Moryń.
Potwierdzam zgodność:
Zastępca GDS d/s Wychowawczych
ŁUCJA OGONOWSKA

Choć do zimy daleko...

NARCIARSCY SKOCZKOWIE JUŻ TRENUJĄ

Dzięki skoczniom wyłożonym płytami igelitu konkursy skoków narciarskich są możliwe także w środku lata. Na Małej i Średniej Krokwi w Zakopanem, gdzie również zeskok i rozbieg wysłano sztucznym tworzywem, odbywają się już normalne zawody. Nasz czołowy skoczek Stanisław Bobak (na zdjęciu) wygrał jeden z licznie obsadzonych konkursów. Letnia zaprawa przyda mu się zapewne w zdobywaniu formy przed trudnym sezonem zimowym. Piotr Fijas, który tyle radości przysporzył nam ostatniej zimy, leczy jeszcze stare kontuzje. A swoją drogą ciekawi jesteśmy jak wypadną nasi narciarscy skoczkowie podczas zbliżającego się sezonu. **(zp)**

Fot. **CAF**

POLARNA ROŚLINNOŚĆ... W WARSZAWIE

WARSZAWA (PAP). Dzięki polskim wyprawom polarnym będzie można w Warszawie obejrzeć charakterystyczne zespoły polarnej roślinności z różnych rejonów Arktyki i Antarktyki.

Polskie wyprawy prowadzą badania polarnej roślinności i przywożą do kraju najbardziej interesujące okazy arktycznej i antarktycznej flory. Rośliny te są hodowane dla dalszych badań w różnych placówkach naukowych. Ciekawe okazy znajdą się również w powstającym w Powsinie ogrodzie botanicznym PAN. **(ak)**

„Elektryczna pszczółka" w szklarni

KROSNO (PAP). W pomysłowy sposób poradził sobie z zapylaniem plantacji pomidorów w szklarni Tadeusz Smaś, technik-ogrodnik z gospodarstwa szklarniowego przy bieszczadzkim Przedsiębiorstwie Przemysłu Drzewnego w Rzepedzi. Skonstruował on zasilany baterią pistolet, w którym impuls elektryczny powoduje drganie metalowego pręcika w lufie, a to z kolei wywołuje wibracje powietrza rozprzestrzeniając pyłek kwiatowy na sąsiednie rośliny. „Elektryczna pszczółka" w skuteczny sposób rozwiązuje problem braku owadów w szklanej oranżerii. **(kż)**

Meteorologiczny fenomen?

WARSZAWA (PAP). Huragan, który niedawno przeszedł nad Polską, w naszym klimacie należy do meteorologicznych rzadkości – orzekli specjaliści. W Europie pojawiają się one przeważnie późną jesienią, zimą lub bardzo wczesną wiosną. Stare kroniki wspominają jednak o silnych huraganach, które pustoszyły wybrzeża Morza Północnego i docierały aż nad Polskę. Było to w latach 1775, 1808, 1894, 1916 i w 1953 – zawsze w okresie zimowym. W Polsce w przeszłości huraganowe wiatry powodowały występowanie na wybrzeżu tzw. sztormowych powodzi. Stare zapiski wspominają m.in. o potężnej wichurze, która 15 września 1497 r. spowodowała spiętrzenie sztormowej fali i przerwanie Mierzei Wiślanej oraz wałów chroniących miasta. Powódź spowodowana przez spiętrzone wiatrem wody Wisły i Pasłęki zniszczyła wtedy wiele osad. **(kl)**

O tym warto wiedzieć:

ZŁOTA KSIĘGA LITERATURY EUROPEJSKIEJ

Pięć lat temu, na konferencji w Helsinkach, podjęto uchwałę o stworzeniu listy arcydzieł literatury europejskiej, która stałaby się podstawą popieranej przez UNESCO akcji przekładowej i edytorskiej. Zadanie ułożenia projektu takiej listy, nazwanej w programie UNESCO „Złotą Księgą Literatury Europejskiej" powierzono Międzynarodowemu Stowarzyszeniu Krytyków Literackich (AICL). Jego przewodniczący, francuski pisarz i krytyk – Robert André – tak sformułował ogólne założenia tego wielkiego przedsięwzięcia: *„Biblioteka tego rodzaju służy kilku sprawom: ochronie dóbr kultury duchowej w świecie cywilizacji zdominowanej przez technikę, zbliżeniu między narodami dzięki nowym przekładom, przeciwdziałaniu izolacji pewnych kultur, spowodowanej barierą językową, podnoszeniu ogólnego poziomu wiedzy poprzez kulturalną wymianę".

Przedsięwzięcie, już na samym początku okazało się niesłychanie trudne w realizacji. We wstępnym etapie ustalania i rozmów międzynarodowe gremium krytyków przygotowało listę obejmującą około trzystu trzydziestu pozycji literackich, reprezentatywnych dla wszystkich epok. Pozycje odleglejsze – od starożytności po wiek XVIII zgrupowano okresami, bez podziału na poszczególne kraje, zaś dzieła powstałe w wieku XIX i XX rozbito na literatury narodowe.

Jak w tym „europejskim towarzystwie" przedstawia się literatura polska? Przygotowany przez zespół naszych ekspertów zestaw zawiera ostatecznie dwadzieścia pięć arcydzieł, od Kochanowskiego poczynając, poprzez Słowackiego, Mickiewicza, Norwida, Sienkiewicza, Prusa, Fredrę, Wyspiańskiego, Iwaszkiewicza, Gombrowicza, Dąbrowską, na Gałczyńskim i Tuwimie kończąc (albowiem lista obejmuje pozycje, które ukazały się przed rokiem 1940).

Po dalszych poprawkach, dyskusjach i uzupełnieniach zestaw kandydatów do „Złotej Księgi" powiększył się do około sześciuset pozycji! To bardzo dużo, jeśli mieć na uwadze późniejsze możliwości wydania wszystkich tytułów przez jakąkolwiek firmę edytorską na świecie, stąd więc i troska wspomnianego już Roberta André, który przyznał: *„Nie umieliśmy zdecydować się pomiędzy listą reprezentatywną dla różnych kultur, a listą dzieł o naprawdę międzynarodowym znaczeniu".*

W Polsce zadanie przybliżenia czytelnikowi zakwalifikowanych przez AICL książek powierzono Państwowemu Instytutowi Wydawniczemu, zaś przy okazji warto jeszcze wspomnieć, że około 3/4 pozycji ze „Złotej Księgi Literatury Europejskiej" było już u nas przetłumaczonych i wydanych. Nie umniejsza to naturalnie znaczenia inicjatywy UNESCO i dla nas, albowiem lista arcydzieł będąc cenną formą rekomendacji utworów, które się na niej znalazły, z jednej strony sygnalizuje nam, co jeszcze winno być przedmiotem naszej uwagi, z drugiej zaś – stwarza dodatkową szansę zainteresowania się arcydziełami naszej literatury w innych krajach. (tem)

Druh Hm PL doc. dr Zygmunt Dąbrowski red. naczelny „Wychowania Technicznego w Szkole", poprzednio był wicedyrektorem Instytutu Badań Pedagogicznych, Instytutu Programów Szkolnych, pracował jako polski specjalista w UNESCO. Z ZHP wiąże go 30 lat czynnej harcerskiej i instruktorskiej służby. Dziś również współpracuje z Główną Kwaterą ZHP.

Harcerstwo w życiorys wpisane

Moi rodzice poznali się jako drużynowi drużyn harcerskich, które zresztą sami założyli i prowadzili. A my wszyscy – było nas czworo – naturalną koleją rzeczy zaczynaliśmy stopniowo w harcerstwie. Chyba właśnie te rodzinne względy zadecydowały, że chciałem być harcerzem. Było to dla mnie tak ważne, że będąc w ostatniej klasie szkoły powszechnej, zrobiłem jednocześnie pierwszy rok gimnazjum 8-klasowego, aby dogonić szkołę starego typu, w której działała drużyna harcerska.

W 1938 roku, mając 16 lat, poprowadziłem samodzielnie obóz żeglarski. Wymagało to znajomości spraw gospodarczych, finansowych, umiejętności załatwiania różnych spraw na poczcie, na kolei. Robiłem to wszystko sam. Nie byłem wyjątkiem, taki był wówczas system. Większa wówczas samodzielność zastępów i drużyn sprzyjała wczesnemu usamodzielnianiu się młodzieży, jej wczesnemu dojrzewaniu społecznemu. Bardzo to się przydało, bo wkrótce przyszło podjąć znacznie trudniejsze obowiązki.

Zaczęły się wojenne dzieje. W 1939 roku we wrześniu, jako 14 drużyna żoliborska, wraz z całym hufcem Żoliborz braliśmy udział w służbie pomocniczej przy obronie przeciwlotniczej Warszawy: transport rannych, łączność. Po kilku dniach, kiedy padło polecenie opuszczania przez mężczyzn Warszawy, wraz z kolegą, drużynowym, wyprowadziliśmy starszych chłopców za Wisłę, w nadziei, że dostaniemy tam mundury, broń i będziemy walczyć. Tymczasem był tam jedynie straszliwy bałagan. Wraz z wycofującymi się wojskami i uciekającą ludnością dotarliśmy aż do Chełma.

Stamtąd wróciliśmy do Warszawy i zajęliśmy się działalnością konspiracyjną, polegającą najpierw na wydobywaniu pochowanej i pozakopywanej broni, czyszczeniu jej, zabezpieczaniu, szykowaniu się do rozprawy z okupantem, która – jak spodziewaliśmy się – szybko nastąpi. Ale przyszła wiosna, a wraz z nią klęska Francji. Zaczęły się niezmiernie ciężkie lata. Zdążyliśmy już poznać ich smak – pierwsze aresztowania, pierwsze rozstrzeliwania, pierwsze łapanki. Oświęcim. Ukazała się już cała groza wojny, a perspektywa jej zakończenia odsunęła się daleko. I to było straszne.

Hufiec żoliborski organizował się do walki konspiracyjnej. Młodszym harcerzom podziękowaliśmy, gdyż do czekającej nas czysto wojskowej roboty mogliśmy wciągnąć tylko starszych. Ponieważ była to spora grupa, komendant hufca został po prostu dowódcą kompanii. Z czasem staliśmy się batalionem ochrony sztabu AK, przyjmując nazwę „Baszta", przekształciliśmy się w formację wojskową. Tak więc nie brałem udziału w działalności harcerskiej „Szarych Szeregów", więź jednak pozostała: uczestniczyłem w różnych zbiórkach i akcjach harcerskich.

W czasie wojny ukończyłem trzy szkoły: liceum drogowe, roczny kurs pomaturalny handlu spółdzielczego i podchorążówkę, a następnie dwa lata pedagogiki na uniwersytecie. Skąd nagle pedagogika po technikum drogowym? To właśnie harcerstwo nauczyło mnie wysoko cenić działanie praktyczne. Ileż radości i satysfakcji daje świadomość, że nie zgubię się w lesie, że potrafię się w nim urządzić, zbudować sobie kuchnię, przygotować posiłek, ochronić się przed deszczem. Nic więc dziwnego, że emocjonowała mnie robota tego rodzaju jak budowa dróg i mostów. Była jednak jeszcze i inne przyczyna wyboru tej szkoły. Pochodząc z rodziny inteligenckiej chciałem pokazać, że szkoły zawodowe nie są dla dzieci biednych ani dla słabszych, tylko dla tych, którzy sobie dany zawód obrali. Kiedy jednak zacząłem pracować jako technik w przedsiębiorstwie budowlanym, stwierdziłem, że choć technika jest niezwykle ważna, ważniejszy jest człowiek, i stąd wzięła się ta pedagogika.

W czasie powstania byłem dowódcą plutonu, walczyłem, byłem ciężko ranny, dostałem się do niewoli, stamtąd do Anglii, przez rok snułem się po szpitalach i ośrodkach dla ozdrowieńców w Szkocji. Chciałem jak najprędzej wracać do kraju, aby być i żyć tam, gdzie mój naród. To również wpoiło mi harcerstwo. Po powrocie do Polski w 1946 roku, zgłosiłem się do komendy chorągwi, której komendantem był wówczas były hufcowy żoliborski, a mój dowódca kompanii. Nie zważając na swoje 26 lat i na to, że jestem żonaty, założyłem krótkie spodenki i zgłosiłem się na kurs podharcmistrzowski. Stamtąd rychło trafiłem do Naczelnictwa ZHP. Brałem udział w organizowaniu Harcerskiej Służby Polsce. Harcerstwo dawne, oparte na tropieniu, przyrodoznawstwie, dobrych uczynkach i tym podobnych elementach, wzbogacone zostało o społeczną ideologię socjalizmu. Przetwarzaliśmy ją na język zrozumiały dla młodzieży: odbudowujemy kraj, walczymy o chleb, o oświatę i kulturę, o zdrowie. Jako technik zajmowałem się odbudową, byłem też redaktorem pierwszego informatora harcerskiego. W 1948 roku latem prowadziłem obóz hufca Wola, pod Starachowicami. Był nas cały pociąg. Budowaliśmy betonowy chodnik fabryczny, wybieraliśmy kamienie z rzeki, budowaliśmy na niej tamę, pomagaliśmy przy żniwach.

To, że wkrótce po powrocie zacząłem działać w harcerstwie zawdzięczam ludziom mądrym, wyznającym zasadę „kto nie przeciwko nam, ten z nami". Nie traktowali mnie a priori jako wroga tylko dlatego, że nie byłem przed wojną komunistą. I dobrze zrobili, bo moi młodsi koledzy, chłopcy, którzy nie rozumiejąc nowej rzeczywistości mieli zamiar pójść do lasu, zamiast tego poszli za mną. I tak tworzyła się nowa Polska. Nadeszły jednak czasy wypaczeń stalinowskich. Nie miano wówczas zaufania do ludzi wychowanych przed wojną. I podobnie jak wielu innych w 1950 roku usunięto mnie z harcerstwa. Nie pomogły argumenty, że wróciłem tutaj, aby żyć w Polsce socjalistycznej, a nie aby ją „wywracać", nie pomogła cała moja dotychczasowa powojenna działalność.

Następnie skończyłem uniwersytet i zacząłem pracować w Instytucie Wydawniczym Nasza Księgarnia. Wydałem około 100 książek, w tym kilkanaście własnych. Były to książki popularno-techniczne dla młodzieży. Działacze harcerscy, którzy znali mnie osobiście, znów nawiązali ze mną współpracę, pisywałem więc artykuły do ówczesnego pisma dla drużynowych, pisywałem do „Świata Młodych". W 1955 roku, kiedy otwierano Pałac Młodzieży, poproszono mnie, abym stworzył dział techniki. Powstało 14 pracowni, własnymi rękami ściągaliśmy i ustawialiśmy maszyny. Kierowałem tym działem dwa lata. W 1955 roku znaleźli się ludzie, którzy zaproponowali mi, bym wstąpił do partii. Zrobiłem to, odpowiadało to moim przekonaniom.

W 1957 roku zacząłem pracować w pierwszej Głównej Kwaterze jako jeden z dziewięciu jej wybieralnych członków. Stworzyłem Centralny Harcerski Ośrodek Techniczny i byłem jego komendantem przez 5 lat. Mieliśmy kilkaset stanic technicznych, motorowych, wodnych. Działy sportowo-techniczne i techniczne, pożarnicy, fotografowie, łącznościowcy, modelarze lotniczy, żeglarstwo – wszystko to nam wtedy podlegało. Dysponowaliśmy 500 samochodami, setkami radiostacji, współpracowaliśmy blisko z wojskiem. Przejmowaliśmy od niego sprzęt, który następnie rozdzielaliśmy. Kształciliśmy instruktorów drużyn technicznych.

DOKOŃCZENIE NA STR. 7

Druh Zygmunt Dąbrowski podczas międzynarodowych zawodów modeli latających wybiera się na poszukiwanie zaginionego modelu zawodnika koreańskiego. Wspaniałe czasy CHOT-u!

Sens absurdu

Pisanie sprawozdań stało się od pewnego czasu dziedziną sztuki, jaką niegdyś była epistolografia. Twórcy tej „literatury" przejęli wszakże z niej tylko umiejętność komponowania. W dodatku komponowania z osobistego wyrachowania lub na zamówienie zwierzchności, której nie interesuje stan faktyczny i kłopoty. Zależy jej na ukazywaniu wszystkiego w różowych kolorach.

Ta „sprawozdaniografia" (sądzę, iż Czytelnicy darują mi ten dziwaczny neologizm) nie wymaga pięknego stylu i poprawnej składni, główną bowiem rolę odgrywa w niej umiejętne stosowanie lub unikanie przeczenia. Wystarczy mały zabieg a osiąga się krańcowo różny efekt: jeśli jest „bardzo niedobrze", np. z bazą i masowością sportu szkolnego), w sprawozdaniu skreślamy tylko przeczenie i już jest „bardzo dobrze". W ten to prosty sposób stwierdzenie, że „nie wykonano planu" zamienia się w bardzo optymistyczne „wykonano". Proste, prawda? A jakież bezpieczne!

A oto fragment autentycznego sprawozdania jednego z nauczycieli wf do oświatowej zwierzchności niższego szczebla. W zakończeniu zawarto prośbę o pomoc w rozbudowie bazy sportowej szkoły.

„... Boisko szkolne nie nadaje się do prowadzenia zajęć lekkoatletycznych i gier zespołowych. Brak nam również urządzeń gimnastycznych. Na pomoc sąsiadującego ze szkołą klubu sportowego nie zawsze możemy liczyć. Ta sytuacja nie zachęca uczniów do uprawiania sportu. Wyniki osiągamy więc mierne".

Byłem – sprawdziłem. Prawda wyziera z każdego zdania, ale to prawda ponoć zgubna jest dla szkoły, bowiem możliwości otrzymania dotacji na budowę urządzeń sportowych są tak skromniutkie, że wstyd o tym pisać. Nadzieja więc tylko w uzyskaniu nagrody, a tę przyznaje się za bardzo dobre wyniki sportowe szkoły. Mając to na uwadze, dokonano więc niewielkiego retuszu i oto ren sam fragment sprawozdania:

„...Boisko szkolne nadaje się do prowadzenia zajęć lekkoatletycznych i gier zespołowych. Nie brak nam również urządzeń gimnastycznych. Na pomoc sąsiadującego ze szkołą klubu sportowego zawsze możemy liczyć. Ta sytuacja zachęca uczniów do uprawiania sportu, wyniki osiągamy więc niezmierne".

Niezmiernie przeraziłem się, ale – przysięgam, to nie ja tę „sprawozdaniografię" wymyśliłem. O umiejętnym operowaniu przeczeniem pouczał już swoich współplemieńców Terencjusz, komediopisarz starożytnego Rzymu. Twierdził on, nie bez racji, iż „szczerość rodzi nienawiść, uległość przyjaciół". Każdy woli mieć przyjaciół niż wrogów, w dodatku gdy chodzi o zadowolenie zwierzchników, których z kolei zwierzchnicy też uwielbiają kolor różowy.

Zjawisko zadziwiające, iż w kraju nowych stosunków społecznych tak wielu narodziło się wyznawców Terencjusza. Dewizą ich bytu stało się nil nisi bene – mów tylko dobrze. Mówią więc i piszą o wszystkim dobrze, ilustrują sprawozdania wyssanymi z palca faktami, do pojedyńczych liczb dodają zera zwielokrotniając efekty, podnosząc miernotę do poziomu heroicznego niemal wyczynu. Kłamstwu nadają postać prawdy.

Szczególnie interesujące są sprawozdania z różnego rodzaju imprez. W zawodach międzyszkolnych w X brało udział zaledwie trzydziestu zawodników, a w sprawozdaniu było ich już trzystu. Ale na tym nie koniec mnożenia, bowiem zawody współorganizowały cztery instytucje. Każda z nich wysłała do swojej zwierzchności odrębne sprawozdania. Statystycy nie bawią się w szczegóły, z jednej więc imprezy zrodziły się cztery i 1200 uczestników. Wspaniały sukces! Pochwały i uzasadnienie do przyznania nagrody.

Absurd, a jednak nie pozbawiony sensu, bowiem tworzy dobrą opinię o środowisku u zwierzchników, którzy odgrodzeni ścianami wygodnych gabinetów od realiów życia społecznego, budują sobie jego obraz z lektury sprawozdań.

Nie, „sprawozdaniografia" nie jest sztuką; to choroba moralna ludzi, którzy są ślepi i głusi na wszystko, co wykracza poza ich osobiste „ja". Zaraźliwa wielce. Nie wystarczy jednak rada: medice cura te ipsum – lekarzu, ulecz się sam. Po prostu, trzeba leczyć!

RYSZARD RATAJCZYK

RACHUNEK ZA ZMARNOWANE WAKACJE

Miały to być dla Małgorzaty i jej koleżanek pierwsze wakacje ,,na własny rachunek". Niestety, nie udały się. A rachunkiem za zmarnowanie wakacji trzeba kogoś obciążyć. Kogo? To nie takie proste. Każdy kolejny kandydat mówi, że to nie on, a ,,kolega".

Dwudziestego drugiego czerwca Hufiec OHP ze Słupcy wyjechał do Jeleniej Góry. Następnego dnia, po 9 godzinach jazdy, dotarli na miejsce. Na dworcu nikt na nich nie czekał. Mimo iż komendantka, pani Pokrop, wysłała telegram informujący o terminie przyjazdu! Po dwóch godzinach pani Pokrop interweniowała w Komendzie Wojewódzkiej OHP. Przyjechał żuk. Zawieziono ich na zgrupowanie do Szkoły Podstawowej nr 13.

– Szkoła wyglądała jak podczas generalnego remontu – mówi Małgorzata. – Tu będziemy mieszkać?! Nasze zdziwienie wzrosło jeszcze bardziej, gdy okazało się, że podobno przyjechałyśmy dzień za wcześnie, bo zgrupowanie zaczyna funkcjonować od jutra. Mało tego, gdy po kilku godzinach przyszła pani z ,,Zorki" (z zakładem tym mieliśmy podpisaną umowę), okazało się, że zakład może zatrudnić tylko osoby pełnoletnie. A większość z nas miała 16, 17 lat.

Sięgnijmy do umowy. Jest tam czarno na białym, że ***,,Zakład pracy zobowiązuje się zatrudnić 25 uczestników OHP pełnoletnich, przy produkcji zabawek drewnianych i mebli, od 23.06. do 23.07.1980 r."*** oraz, że ***,,zakład pracy zapewni uczestnikom OHP bezpłatne zakwaterowanie w Jeleniej Górze"***. Według ustaleń telefonicznych miał to być hotel robotniczy lub internat.

W tym momencie można już dokonać pierwszego wpisu do rachunku. Z jednej strony zakład ,,Zorka" mimo podpisanej umowy nie zatroszczył się o opiekę nad młodzieżą, zakwaterowanie i wyżywienie, a przecież zgodnie z umową już tego dnia hufiec powinien podjąć pracę. Z drugiej komendantka, mimo zaznaczonego w umowie warunku, że uczestnicy muszą być pełnoletni, przywiozła ze sobą tylko 10 osiemnastolatek. Reszta była młodsza. Komendantka tłumaczy się, iż termin ,,pełnoletni" rozumiała jako osoby mające w myśl przepisów podjąć pracę, a więc także 16-latki. Stanęło na tym, że ,,Zorka" zerwała umowę.

Interpretacja dalszych faktów wygląda inaczej w opisie komendantki, uczestniczek, i instruktora WK OHP w Jeleniej Górze, Jerzego Olczyka, który hufiec ze Słupcy przyjął na swe zgrupowanie. Jedno jest pewne. Zapanował zupełny chaos. Obóz w Słupcy żywił się w barze za własne, dane przez komitet rodzicielski na rozrywkę pieniądze. Podobno pan Olczyk robił co mógł, załatwił im inną pracę w przedsiębiorstwie komunalnym, ale komendantka oświadczyła, że hufiec tej pracy nie podejmie. Z kolei, według pani Pokrop, nie załatwiono im żadnej innej pracy. W opowiadaniu Małgorzaty wygląda to tak: – Na drugi dzień komendantka powiedziała, że być może będziemy pracować w ,,Intermodzie". Ucieszone, że jednak zostaniemy, poszłyśmy na śniadanie. Po powrocie okazało się, że musimy opuścić szkołę, bo zakład pracy zapewnia nam zakwaterowanie w namiotach, już teraz pływających w deszczu. Komendantka podjęła decyzję o powrocie. Ten fakt interpretowany jest również w różny sposób. Pani Pokrop twierdzi, że było to najlepsze wyjście, bo w takim bałaganie nie mogła już dłużej wytrzymać.

– Wróciliśmy o 3-ciej w nocy – mówi – sama zapewniłam młodzieży opiekę. Cztery osoby nocowały u mnie w domu. Za moje nerwy i stracone zdrowie nikt mnie nie przeprosił ani nie podziękował.

Wojewódzki Komendant OHP w Koninie, Jan Welka, jest zdania, że pani Pokrop nie powinna tak pochopnie podejmować decyzji o powrocie.

Czy to już koniec historii o zmarnowanych wakacjach? Niestety nie.

– Po kilku dniach – mówi Małgorzata – dostaliśmy z KW OHP w Koninie zawiadomienia: ,,W związku z przykrą sytuacją, jaka zaistniała w obozie zorganizowanym na terenie Jeleniej Góry WK OHP w Koninie, serdecznie przepraszamy za dezorganizację czasu wakacyjnego (...) proponujemy podjęcie pracy w następujących hufcach OHP w Słupcy, Kaliszu, Bielsku Białej (...) obiecujemy, że tym razem nie zostaniecie zawiedzeni."

– Zebranie kandydatek na kolejny obóz zamiast o 10 odbyło się o 13 – opowiada Małgorzata – ale my byłyśmy już przyzwyczajone do czekania. Przybyła z KW OHP pani Wysocka zaproponowała nam prace w stołówce w Poznaniu. Nauczone przykrym doświadczeniem dopytywałyśmy się, gdzie będziemy mieszkać. Pani Wysocka powiedziała, że zakwaterują nas w szkole. Na wyjazd zdecydowało się 8 osób. Pojechały same. Dołączyły po prostu do jadących na obóz chłopców z Konina (jeden z nich, pełnoletni, pełnił funkcję opiekuna). Na dworcu w Poznaniu czekał na nie autobus. Ucieszyły się. Przedwcześnie! Bo to usłyszały rozmowę między komendantem i jakąś panią:

– Ty je bierzesz?

– Nie.

– Ja też ich nie chcę.

Autobus już prawie ruszał, gdy dowiedziały się, że będą mieszkać w namiotach. Wysiadły. Wróciły do Słupcy. Małgorzata w liście do nas pisze: ,,Dręczy nas teraz pytanie: dlaczego dorośli ludzie są tak nieodpowiedzialni? Dlaczego lekceważą młodzież? Nigdy już nie skorzystamy z możliwości udziału w obozie OHP i wszystkim będziemy to odradzać."

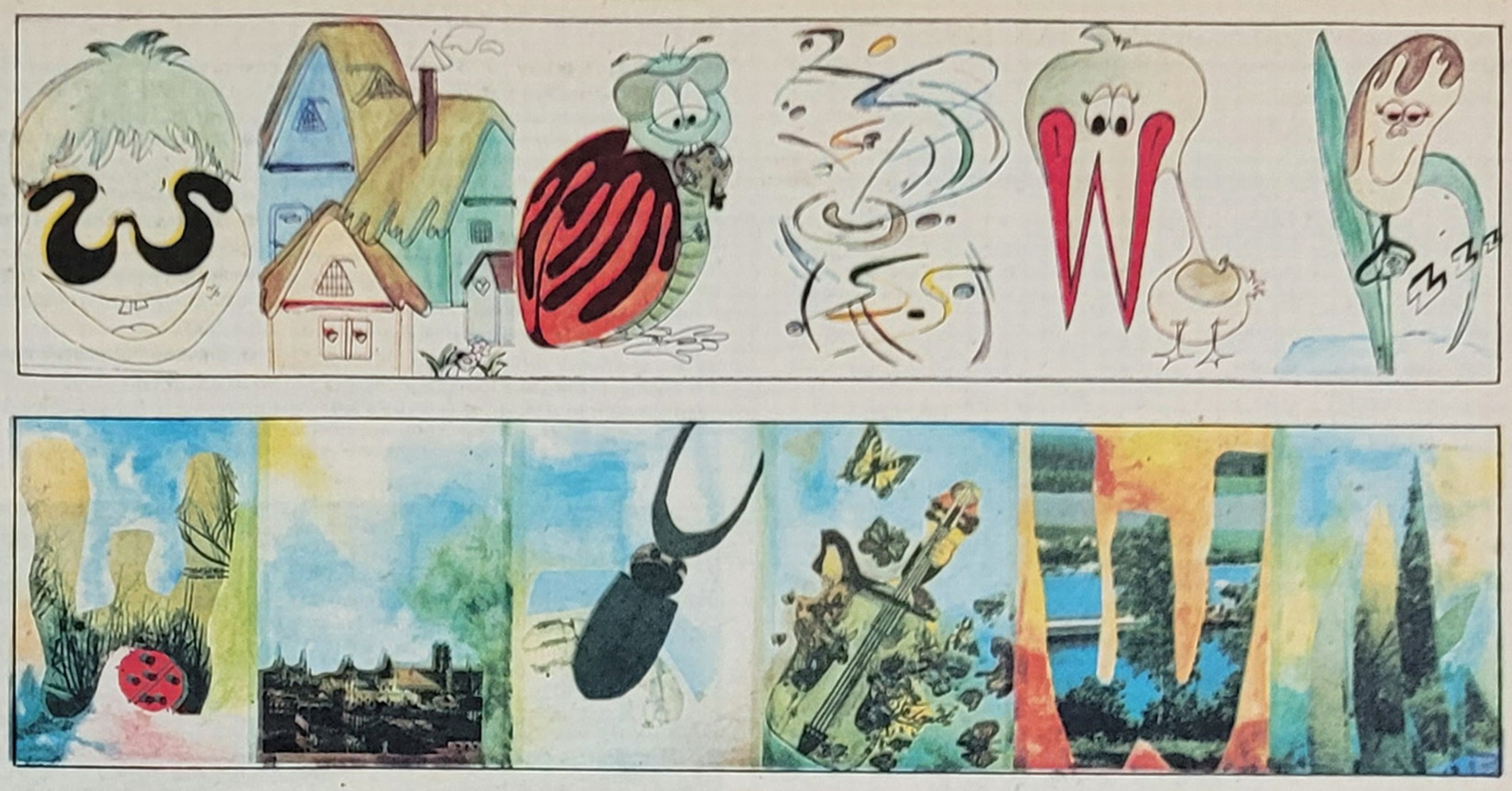
Tu, moim zdaniem, do płatników rachunku za zmarnowane wakacje należałoby dopisać instruktora do spraw hufców sezonowych KW OHP w Koninie, Teresę Wysocką. Niby wszystko jest w porządku. Gdy części zebranych nie odpowiadała praca na żadnym z zaproponowanych w zawiadomieniu zgrupowań, natychmiast telefonicznie załatwiła im tę pracę w stołówce w Poznaniu. Ale na tym się skończyło. Podobno pani Garncarz z Rejonowej Dyrekcji Kolei Państwowych, gdzie dziewczyny miały pracować, obiecała zawiadomić komendanta obozu Liceum Ekonomicznego, że przybędzie mu kilka podopiecznych. Problem w tym, że tenże komendant nie miał wcale obowiązku przyjąć dodatkowej grupy. Nic dziwnego, że się nimi nie bardzo przejął. A dziewczyny jechały przekonane, że teraz należą się im specjalne względy. Toteż nic dziwnego, że, jak twierdzi pani Wysocka, po wstępnej rozmowie w autobusie ,,dziewczyny były wrogo nastawione i nie szło ich przekonać żeby zostały".

Niejeden czytelnik może sobie pomyśleć: O co ten szum? Takie delikatne dziewczyny, bojące się zmarznąć w namiotach, i tak nie nadawałyby się do pracy!. Otóż, na przykład Małgorzata jest harcerką, ma za sobą niejeden obóz, a tu przed wyjazdem do Jeleniej Góry wróciła właśnie z ,,kwaterki". – Gdyby nam powiedzieli, że w Poznaniu będziemy mieszkać w namiotach – mówi – wzięłybyśmy dresy, cieplejsze rzeczy i nie byłoby problemu.

Z powodu tego nieszczęsnego obozu w Jeleniej Górze wybuchła afera. Wojewódzkie Komendy z Jeleniej Góry i Konina wysyłają do siebie pełne oburzenia pisma żądające wyjaśnień (Konin w lipcu nie wysłał kolejnego obozu do ,,Zorki"). Ruszyła biurokratyczna maszyna korespondencji. Padają argumenty o ,,naruszaniu dobrego imienia OHP naszego województwa". Gdzieś w tym wszystkim ginie fakt, że grupa młodzieży chciała pracowicie spędzić część wakacji. I niestety nie zapewniono im do tego warunków. Odpowiedzialność za to rozkłada się na zbyt wiele osób. W sumie wszystkim wydaje się, że są usprawiedliwieni.

Jesteśmy innego zdania. Zwracamy się do Komendy Głównej OHP, żeby zajęła się wyżej opisaną historią i wyciągnęła odpowiednie wnioski służbowe. Chcielibyśmy poinformować naszych czytelników o sposobie rozwiązania tej sprawy.

ANNA PACIOREK



KONKURS PT. ,,CHRZĄSZCZ" ROZWIĄZANY!

Jesteście genialni! Wszyscy otrzymali nagrody!

W pierwszych słowach mego artykułu przypominamy sobie warunki konkursu. Na sześciu kartkach złożonych w harmonijkę mieliście wykonać ilustracje do poszczególnych wyrazów porzekadła ,,W Szczebrzeszynie chrząszcz brzmi w trzcinie".

Aby powiększyć grono osób wchodzących w skład żuri (nie wiem czy tak to się pisze), ustawiłem 6 luster w gronie kilkunastu Papciów Chmielów, kolegialnie, przystąpiłem do otwierania kopert. Ach, co to była za radość oglądać Wasze piękne rysunki! I tu od razu wyróżnił się indywidualnością podejścia do tematu **pan Gabriel Mazur l. 15 z Brzozowicy Dużej**. Temat chrząszcza potraktował jak ,,Gwiezdne wojny" nie żałując kolorów i znaczków pocztowych, których nalepił aż za 40 złotych. Nagroda więc należy mu się, chociażby z tego powodu, żeby zrekompensować mu wydatek opłaty pocztowej. Pan Mazur przysłał również drugi zestaw bardzo ładnych rysunków zrobionych w oparciu o telewizyjny serial ,,Pszczółka Maja". Gratuluję, jako nagrodę otrzymuje pan portret Tytusa.

Równorzędną nagrodę otrzymują **czytelnicy ze świetlicy PKP w Suchej Beskidzkiej.** Bardzo mile mnie to zaskoczyło, że w czasie oczekiwania na pociąg można tworzyć takie piękne rzeczy.

Pani Alicja, ,,pseudonim «Ala»", wetknęła w chrząszcza pióro wrony i do dziś zastanawiam się co to ma znaczyć.

Drugie nagrody otrzymują wszyscy pozostali uczestnicy konkursu. Są nimi banknoty Banku Humoru o wartości nominalnej 100 Tytusów, z rysunkiem i podpisem Papcia Chmiela na rewersie. Nic za nie nie można kupić, ale są za to ładne.

Dziękuję za miłe liściki dołączone do rysunków, a szczególnie **pani Ali Gołaszewskiej, lat 11,** nowej nastolatce, jak pisze, i nowej czytelniczce ,,Świata Młodych".

WASZ PAPCIO CHMIEL

P.S. Nie otrzymałem żadnej pracy ze Szczebrzeszyna. Czyżby się Szczebrzeszyniacy na mnie obrazili? A była specjalna nagroda!

REDAKCYJNA POCZTA

Dwa głosy w sprawie Agnieszki

Głos pierwszy

Nie wiem z jakich powodów znalazł się na łamach 93 nr ,,ŚM" list Agnieszki. Problem w nim przedstawiony jest niepoważny. ,,Redakcyjną Pocztę" uważam za bardzo interesującą, a list Agnieszki był pierwszym, który mnie zirytował.

Ja lubię westerny, lubię też science-fiction i kryminały. To, że człowiek czegoś nie lubi, jest sprawą jego gustu. Trudno uważać kogoś, kto nie lubi westernów czy lodów czekoladowych za nienormalnego.

,,Perełka"

Głos drugi

Wkrótce skończę 18 lat, jestem uczniem LO. Piszę aktualnie pracę dyplomową; w związku z tym przeprowadziłem wśród 17-latków ankietę, w części poświęconą problemom poruszonym przez ciebie, Agnieszko. Wyobraź sobie, że dziewczyny, które brały udział w tej ankiecie mają prawie takie same upodobania jak Ty. Lubią filmy obyczajowe, komedie, filmy przygodowe, muzyczne, a western znalazł się dopiero na 8 miejscu. Nie ukrywam, że są chłopcy i dziewczęta, którzy pasjonuję się westernami, ale zapewniam Cię, że nawet oni nie lubią okrucieństwa i brutalnych scen w filmie.

Jesteś zatem normalną dziewczyną, nie ma powodów do zmartwień. Gdy oglądasz film, zwracaj uwagę na muzykę, którą tak lubisz, na piękne ujęcia. Film jest prawdziwą sztuką i warto dać się oczarować jego pięknem.

Chłopaka jeszcze znajdziesz. Głowa do góry. Życzę Ci prawdziwego uczucia.

Janusz

Szukam korespondencyjnych przyjaciół

Mam 14 lat, uczę się języka angielskiego i niemieckiego. Jeżdżę na nartach, pływam, gram w tenisa ziemnego i stołowego. Lubię książki o tematyce młodzieżowej, zwłaszcza Siecickiej. Interesują mnie problemy młodzieży.

Justyna Rybak
ul. K. Wielkiego 71/6
50-077 Wrocław

,,Szczęśliwa" nie ma racji

Poruszył mnie list w 100 nr ,,ŚM" pt. ,,Rada dla złamanej". Autorka zarzuca – moim zdaniem niesłusznie – obojętność ,,Redakcyjnej Poczcie" w przypadku udzielenia rad ,,Złamanym" i ,,Pokrzywdzonym". Jestem zupełnie przeciwnego zdania niż ,,Szczęśliwa". Nie sądzę aby napisanie listu do chłopaka, którego się nie zna, było rzeczą jak najbardziej normalną. Uważam, że ,,Redakcyjna Poczta" ma rację radząc, aby po prostu dziewczyna podeszła do chłopaka powiedziała mu ,,cześć" itd. Jest to forma mniej zobowiązująca, bo przecież co w takim liście do nieznajomego chłopaka można napisać? Raczej trzeba moim zdaniem wykorzystać możliwości wszystkie, aby go poznać, a listy do może potem...

,,Megi"

Chciałeś wszystko uprościć

W 93 nr ,,ŚM" przeczytałem list Andrzeja, któremu chciałbym po prostu wygarnąć. Nie obraź się, ale jesteś głupi. Dziewczyna jest romantyczna, dodajmy do tego, że byliście nad morzem, co jeszcze pogłębiło jej romantyczne usposobienie. A Ty, niestety, chciałeś wszystko uprościć: tym ją wyprowadzałeś z równowagi i trudno się jej dziwić.

Jeśli już mówimy o uczuciach, to zastanówmy się przynajmniej od czasu do czasu nad tym, czego oczekuje od nas ukochana osoba, starajmy się wczuć w jej nastrój. Realizowanie wyłącznie swoich potrzeb bez próby pomyślenia o drugiej osobie krzywdzi ją, a w dalszej konsekwencji krzywdzi się samego siebie.

Nemo

Dzwonek

Chciałbym poruszyć sprawę, która dotyczy zarówno uczniów, jak i nauczycieli. Chodzi mi o dzwonek dzwoniący na przerwę. Słyszałem od wielu osób, że ten właśnie dzwonek jest dla nauczycieli, a nie dla uczniów.

Moim zdaniem dzwonek jest dla uczniów. Przerwa nie jest do siedzenia w klasie, ale do odpoczynku.

Marek ,,Rogalik"

OD REDAKCJI: Naszym zdaniem dzwonek na przerwę jest zarówno dla nauczycieli, jak i dla uczniów. Przerwa powinna być rzeczywiście wykorzystana na odpoczynek, który należy się i nauczycielom, i uczniom. Zdarzają się sytuacje, kiedy dzwonek rozlega się w połowie zdania wypowiadanego przez nauczyciela. Sądzimy, że zrywanie się wtedy równo z dzwonkiem i wychodzenie z klasy jest po prostu niegrzeczne i świadczy o braku szacunku do prowadzącego lekcję. Jeśli przedłużanie lekcji na przerwę powtarza się zbyt często należy poruszyć to na godzinie wychowawczej i przedstawić pogląd uczniów na tę sprawę.

Chęć latania pojawiła się u człowieka dość wcześnie, ale dokładnie, kiedy – nie jest to możliwe do ustalenia. Jej ślady występowały bowiem już nawet w pradawnych przekazach, choćby mitologicznych.

Kiedy człowiek nauczył się nie tylko korzystać z tego co mu Natura dawała, ale także i tworzyć, wtedy zapragnął również zbudować urządzenie, na którym mógłby wznieść się w powietrze. Jednak nie odbywało się to bez porażek, często tragicznych dla zbyt odważnych śmiałków. Mit o Dedalu i Ikarze jest tego świadectwem, jak również dowodem na to, iż człowiekowi sam wzlot do góry nie wystarczy; gdy to osiągnie, wtedy będzie chciał lecieć dalej i wyżej...

W rezultacie podpatrywania i ulepszania Natury powstały balony i sterowce, latawce, szybowce, samoloty i wiroplaty, rakiety i wreszcie kosmiczne statki. Spośród nich najdziwniejszym jest śmigłowiec. Choć jego idea powstała dość wcześnie, pięć wieków temu, to jednak realizacja tego niezwykle w swej zasadzie, jak się wydawało, prostego i śmiałego projektu w rzeczywistości była bardzo trudna, a zasada skomplikowana. Jednak z prób zbudowania aparatu latającego mogącego wznosić się pionowo do góry nie rezygnowano, tym bardziej, że coraz doskonalszy już samolot zaczął rozczarowywać. Dla wzlotów i lądowań wymaga pewnej powierzchni, ze względów bezpieczeństwa co najmniej dwukrotnie dłuższych niż wynosi jego droga rzeczywistego rozbiegu i dobiegu, ponadto dla skrócenia tej drogi powinien wzlatywać i lądować pod wiatr. W rezultacie lotnisko wymaga znacznej powierzchni prawie zawsze w pobliżu miasta i przez to ograniczającego jego rozwój. Zaś śmigłowiec do wzlotu i lądowania potrzebuje w gruncie rzeczy tyle miejsca, ile sam zajmuje...

Przemysł lotniczy w Polsce został uznany przemysłem narodowym. Uznanie to zawdzięcza przede wszystkim znacznym osiągnięciom w dziedzinie nowych konstrukcji, jak i w wielkości produkcji. Pod względem wielkości produkcji zajmuje 6 miejsce w świecie, zaś 2 – w krajach RWPG. Zatwierdzone plany perspektywicznego rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce zapowiadają 3-krotny wzrost produkcji w najbliższych 15 latach.

Tworzy go 19 zakładów zatrudniających 90 tysięcy pracowników. Roczna produkcja przemysłu lotniczego osiąga wartość 40 mld złotych, w eksporcie wynosi prawie 2 mld złotych dewizowych. W latach 1946–1979 nasz przemysł lotniczy wyprodukował:

- **Samolotów ponad 13000,** z czego na eksport około 10000. Najliczniej produkowany typ samolotu to An-2 (9000 szt.)
- **Szybowców około 4200,** z czego na eksport ok. 2000.
- **Śmigłowców 4700,** z czego na eksport 4000. Najliczniej produkowany to Mi-2 (ok. 3000).
- **Silników lotniczych wyprodukowano 37500,** w tym 22000 tłokowych i 15500 turbinowych. Najwięcej wyprodukowano silników ASz-62 o mocy ok. 1000 KM (ponad 14000).

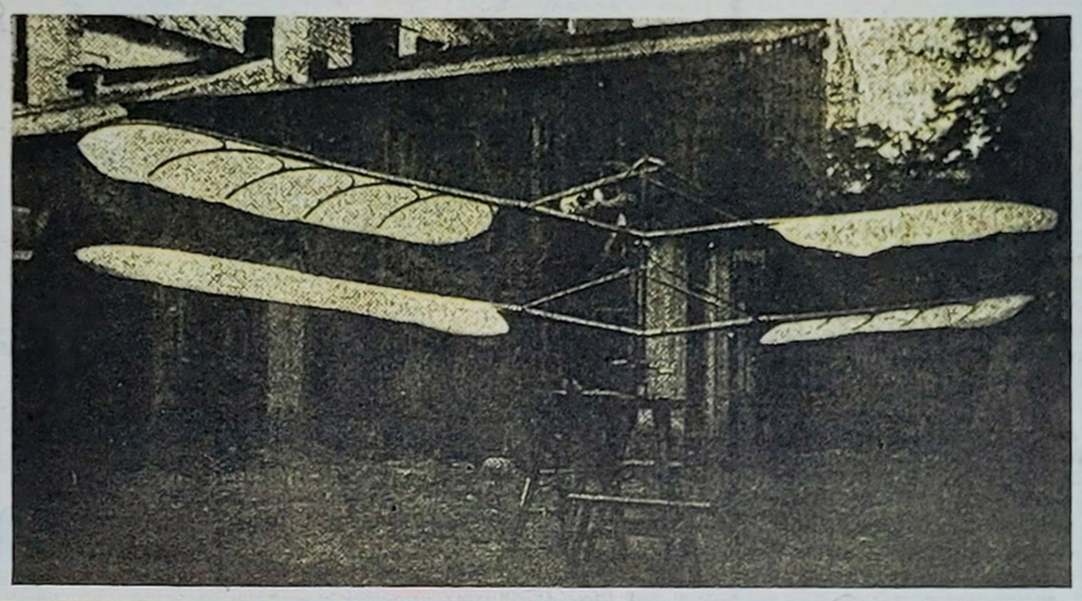
W rezultacie specjalizacji polski przemysł lotniczy zajmuje w świecie:

- 2 miejsce w produkcji szybowców;
- 2 miejsce w produkcji samolotów rolniczych,
- 4 miejsce w produkcji śmigłowców.

Dotąd sporo pisaliśmy tylko o polskich osiągnięciach w różnych dziedzinach lotnictwa. Dziś obszerniej o naszych osiągnięciach w dziedzinie śmigłowcowej.

W czasach pionierskich...

● **Inż. Józef Lipkowski,** wtedy mieszkający w Petersburgu, w 1903 roku rozpoczął budowę jak na tamte czasy dużego śmigłowca o ciężarze ponad 2 tony, z dwoma współosiowymi wirnikami o średnicy 16 m. Jednak wstępne próby przeprowadzone w 1905 r. dały rezultaty tak słabe, że konstruktor



◀ *Śmigłowiec o napędzie mięśniowym, zbudowany w 1907 roku przez Czesława Tańskiego, pioniera lotnictwa i „ojca" polskiego szybownictwa,*

Tekst: LESZEK KOMUDA
Fot. archiwum

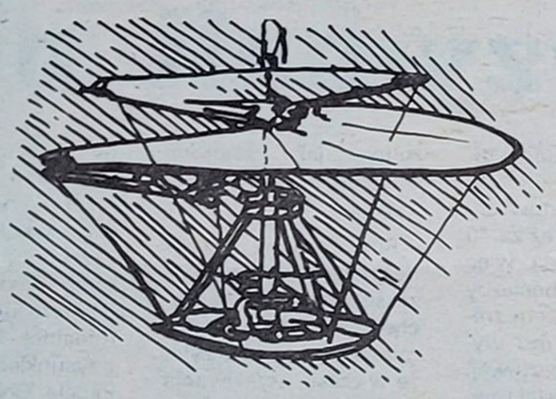
ŚMIGŁO

PERYPETIE

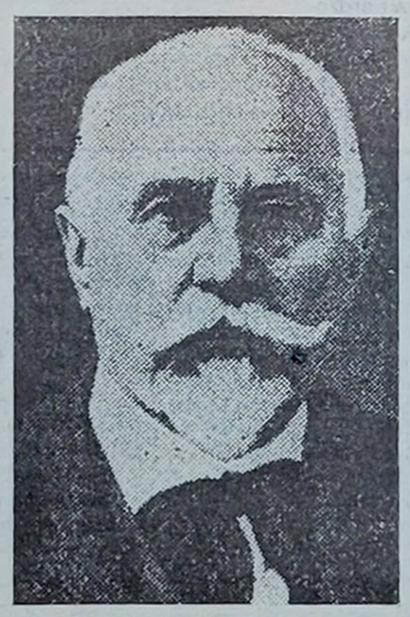
W Polsce prace nad zbudowaniem śmigłowca podjęto dość wcześnie, tuż po zakończeniu drugiej wojny światowej. Myśl taką rzucił w 1946 roku kierownik działu wytrzymałościowo-konstrukcyjnego Instytutu Techniki Lotniczej **prof. dr Zbigniew Brzoska.** Była to odważna propozycja, albowiem śmigłowiec dopiero co osiągnął w świecie stan umożliwiający jego praktyczne zastosowanie. Wytwórni, które je produkowały, było tylko... trzy, wszystkie znajdowały się w Stanach Zjednoczonych. Wszystkie też – a były to wytwórnie: **Sikorskiego, Piaseckiego i Bell Aircraft Corporation** – zazdrośnie strzegły tajemnicy swojego powodzenia w tej tak trudnej dziedzinie lotnictwa. Zaś w Polsce zaledwie kilka osób, i to spoza grona konstruktorów, w ogóle widziało za granicą to latające dziwo.

Do wstępnych prac nad polskim śmigłowcem przystąpił pracownik ITL **inż. Bronisław Żurakowski,** były konstruktor słynnej wytwórni samolotów RWD, przed wojną i po wojnie działacz harcerskiego lotnictwa. Nie miał łatwego zadania: publikacje na ten temat były skąpe, ponadto tematem tym zajmował się poza swoimi obowiązkami służbowymi, których miał bez liku. Pracę rozpoczął od zbierania wszelkich materiałów dotyczących śmigłowców, przede wszystkim.. zdjęć, zamieszczanych w różnych czasopismach, gdyż tylko one mogły zdradzić to, co zazdrośnie kryły wytwórnie. Trzeba było bowiem odkryć główne zasady konstrukcji zawieszenia łopat, czyli głowicy wirnika. Gdy to zostało rozszyfrowane, wtedy można tylko było już przystąpić do działań bardziej praktycznych...

W 1948 roku w Głównym Instytucie Lotnictwa przemianowanym z ITL – utworzono zespół śmigłowcowy: **inż. B. Żurakowskiemu** powierzono najtrudniejsze w tym przypadku zadania: opracowywanie aerodynamiczne śmigłowca, jego wirnika i sterowania, **prof. dr Z. Brzoska** zajął się wytrzymałością i częścią konstrukcji, zaś **inż. Tadeusz Chyliński** pozostałymi zagadnieniami. Po roku pracy, w lipcu 1949, rozpoczęto wstępny montaż prototypu, potem przeprowadzono próby napędu i wirnika. Wtedy właśnie ujawnił się największy wróg tego powietrznego pojazdu – drgania...



▲ *Projekt jednej z maszyn latających Leonarda da Vinci z przełomu XV i XVI w.*



Od Leonarda da Vinci do Stefana Drzewieckiego

Pierwszym znanym autorem pomysłu aparatu latającego cięższego od powietrza, mogącego odbywać pionowy lot w górę, był geniusz epoki Odrodzenia – malarz, rzeźbiarz, architekt oraz uniwersalny inżynier – Leonardo da Vici (1452–1519). Zaproponował on umieszczenie dość dużej śruby, zwanej śrubą Archimedesa, na pionowej osi, co w przypadku nadania jej odpowiednich obrotów miało pozwolić na pionowy wzlot tego aparatu. Śruba ta miała być wprawiona w ruch siłą... ludzkich mięśni.

Jednak droga od pomysłu do jego urzeczywistnienia jest nieraz bardzo długa i najeżona wieloma niespodziankami, czasem przeszkodami aktualnie nie do pokonania. Najcenniejsze w pomyśle Leonarda da Vinci było to, iż był on wytworem „czystego" rozumowania, a nie wynikiem obserwacji np. lotów ptaków czy innych zjawisk występujących w naturze.

Dziś wiadomo, że siła ludzkich mięśni wystarcza do wykonania lotu zaledwie poziomego. Lecz dawniej o tym nie wiedziano i przez długi czas konstruktorzy uparcie trzymali się tej koncepcji napędu; zresztą innych silników wtedy jeszcze nie znano. Toteż pomysł śmigłowca przez wiele setek lat pozostawał tylko ideą, co pewien czas rozpalającą na nowo umysły fanatyków takiego sposobu odbywania podniebnych wojaży.

Bohaterowie jednej z powieści fantastyczno-naukowego cyklu pt. „Niezwykłe podróże", napisanego w drugiej połowie ubiegłego wieku przez J. Verne'a (1828–1905), swe podróże odbywali na gigantycznym latającym statku wyposażonym w liczne pionowo ustawione śruby powietrzne oraz poziome – skierowane w różne strony. Ten śmiały projekt – jak i inne zawarte w książkach Verne'a – nie był tylko wytworem jego proroczej wyobraźni, lecz także następstwem uważnej obserwacji oraz wnikliwych studiów nad ówczesnymi osiągnięciami technicznymi.

Były to czasy wielkiego rozwoju techniki: wiele nowych pomysłów zdołano już zrealizować, inne praktycznego zastosowania doczekały się dopiero po wielu latach. Tak właśnie było i ze śmigłowcem. Musiało jeszcze upłynąć ponad pół wieku, zanim śmigłowiec wykonał poprawny, całkowicie sterowny lot poziomy Przedtem musiał powstać i rozwinąć się lekki spalinowy silnik benzynowy, przedtem musiano wyjaśnić naukowo zasadę działania samego śmigła...

Silnik spalinowy jaki w tych czasach się narodził, był jeszcze dość duży i ciężki. Ale przez zastosowanie go do naziemnych pojazdów – samochodów, które wtedy stawiały swe pierwsze kroki, ulegał ciągłemu zmniejszaniu i stawał się coraz lżejszy, tak, że wreszcie mógł być wykorzystany również i w lotnictwie.

Teorię śmigła naukowo wyjaśnił wybitny polski uczony Stefan Drzewiecki (1844–1938). Pierwszy jego szkic o śrubach okrętowych oraz o śmigłach ukazał się w druku już w 1892 roku. Ostatnie wydanie tej pracy, znacznie rozszerzone, ukazało się w 1938 roku. Było to fundamentalne dzieło mające istotne znaczenie dla początkowego, a także i późniejszego okresu rozwoju całego lotnictwa. Warto tu dodać, że Drzewiecki zrealizował także... pomysł opisany przez Verne'a w książce pt. „20 tys. mil podwodnej żeglugi". W 10 lat po ukazaniu się tej książki zbudował łódź podwodną o napędzie elektrycznym – pierwszą w świecie!

zniechęcił się do idei śmigłowca i prace nad nim zarzucił.

● **Czesław Tański**, z zawodu artysta-malarz, z zamiłowania konstruktor, pionier lotnictwa i „ojciec" polskiego szybownictwa, w 1907 roku zbudował swój pierwszy śmigłowiec napędzany mięśniami. W 1909 roku w śmigłowcu tym zamontował silnik spalinowy. Jednak aparat ten nie wzniósł się w powietrze.

● W 1908 roku mieszkający pod Sanokiem **Adam Ostoja-Ostaszewski** zbudował śmigłowiec Stibor 2 o napędzie mięśniowym. Jego następny projekt Stibor 3, napędzany silnikami spalinowymi, nie został zrealizowany.

... i w czasach dojrzewania

● **Inż. Franciszek Piasecki**, syn polskich emigrantów, należący do wielkiej trójki twórców współczesnych śmigłowców użytkowych, już w kwietniu 1943 roku oblatał swój pierwszy śmigłowiec PV-2. W około rok później wzniósł się w powietrze śmigłowiec o nowym układzie jego pomysłu – dwa wirniki ustawione w tandem (jeden za drugim) mogący zabrać 10 osób lub 900 kg ładunku. Jest to układ do dziś stosowany w śmigłowcach transportowych z powodu jego niewrażliwości na nierównomierne rozłożenie ładunku, w przeciwieństwie do układu jednowirnikowego bardzo na to wrażliwego. Inż. Piasecki jest autorem wielu bardzo nowatorskich pomysłów w dziedzinie pionowzlotów wszelakiego rodzaju.

● **Inż. Józef Szydłowski**, twórca francuskich silników turbinowych. To silnik jego konstrukcji, wyprodukowany przez jego wytwórnię – Tyrbomeca, po raz pierwszy został użyty do napędu śmigłowca. S-59 konstrukcji Sikorskiego był pierwszym, który w 1954 roku przekroczył prędkość 250 km/h, wtedy trudno osiągalną dla śmigłowców.

● **Inż. Tadeusz Leopold Ciastuła** jest wybitnym w świecie konstruktorem wielu brytyjskich śmigłowców, jest także współtwórcą pierwszych angielskich poduszkowców. Przed wojną działacz polskiego szybownictwa, w czasie wojny członek Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, po wojnie główny konstruktor wytwórni śmigłowców Westland Helicopters Ltd. Urodził się w Biłgoraju.

● **AERODYNA**, statek powietrzny cięższy od powietrza, unoszący się w atmosferze dzięki dynamicznemu oddziaływaniu powietrza na powierzchnie nośne tego statku. Do aerodyn należą samoloty, szybowce, wiroplaty, a także... spadochrony.

● **WIROPŁAT**, aerodyna utrzymująca się w powietrzu dzięki sile nośnej wywołanej wirowaniem płaszczyzn nośnych. Do wiropłatów zalicza się śmigłowce, wiroszybowce i wiatrakowce.

● **WIATRAKOWIEC** – wiropłat, w którym wirnik nośny nie jest w ogóle napędzany, a cała moc silnika jest wykorzystana do wytwarzania normalnym śmigłem ciągu do przodu. Wirnik w czasie ruchu wiatrakowca do przodu obraca się pod wpływem powietrza opływającego jego łopaty – podobnie jak w wiatraku, stąd jego nazwa – i wytwarza siłę nośną niezbędną do lotu. Ten samoobrót wirnika, zwany też autorotacją – wykorzystany jest przy śmigłowcach, dla bezpiecznego opadania przy niepracującym silniku. Dawna nazwa wiatrakowca – autożyro.

● **WIROSZYBOWIEC** – jest to wiatrakowiec bez napędu.

● **ŚMIGŁOWIEC**, statek powietrzny utrzymujący się w powietrzu dzięki sile nośnej wytwarzanej przez obracające się w płaszczyźnie poziomej śmigło, zwane wirnikiem nośnym. Śmigłowiec wznosi się pionowo bez rozbiegu, może lecieć przodem i bokiem – w lewo lub w prawo – a nawet tyłem. Lot poziomy śmigłowca odbywa się przez przechylenie płaszczyzny wirnika nośnego w stronę zamierzonego kierunku lotu.

● **HELIKOPTER** – powszechnie przyjęta międzynarodowa nazwa śmigłowca. Wywodzi się od greckich słów: HELIXE (Spirala) i PTERRON (Skrzydło). W Polsce należy używać nazwy polskiej – śmigłowiec.

Śmigłowiec Mi-2 – polskiej produkcji – w wersji rolniczej, w służbie słowackiego przedsiębiorstwa lotniczego

...WCE

Taurus II, czyli Superkania, dalsze rozwinięcie zwykłego śmigłowca Mi-2 o kształtach zewnętrznych opracowanych przez zawodowego stylistę z silnikami turbinowymi amerykańskiej produkcji

◀ *Igor Sikorski, wybitny konstruktor lotniczy rosyjskiego pochodzenia. Zbudował w Stanach Zjednoczonych pierwszy użytkowy śmigłowiec produkowany seryjnie. Na zdjęciu osobiście pilotuje prototyp w czasie pierwszego wlotu dokonanego 14 września 1939 roku*

Łątka, Sokół, Kania, Taurus II

Już dość wcześnie ujawniły się twórcze ambicje pracowników wytwórni w Świdniku, w zasadzie zorganizowanej dla produkcji seryjnej. Oprócz istotnych ulepszeń wprowadzonych do już produkowanych tu śmigłowców konstrukcji radzieckiej podejmowano próby własnych opracowań. Między innymi zamiast dotąd stosowanych metalowych łopat wirnika, wprowadzono laminatowe (własnej konstrukcji i technologii), co spotkało się z dużym uznaniem głównego odbiorcy. Ponadto wykorzystując duży nadmiar mocy, jakim dysponował śmigłowiec Mi-1, opracowano jego odmianę o większym udźwigu, oznaczoną SM-2, produkowaną w kilku wersjach użytkowych.

Pierwszą całkowicie własną konstrukcją był lekki śmigłowiec SM-4 **Łątka**, w 1961 roku opracowany przez inż. Jerzego Kotlińskiego. Lecz i ta konstrukcja, podobnie jak poprzednie, nie miała szczęścia. Zbudowany w 1962 roku prototyp **Łątki** z powodu niedopuszczenia do użytkowania w locie silnika – również prototypowego i polskiej konstrukcji – w powietrze nie wzleciał. Potem nastąpiła długa przerwa w realizacji tych ambitnych zamierzeń. Prace podjęto ponownie dopiero w 1974 r. Przedtem przez wiele lat zbierano tylko wszelkie materiały o śmigłowcach powstałych w świecie, stworzono swoisty bank informacji o tendencjach rozwojowych w tej dziedzinie lotnictwa. W okresie projektowania jak i budowy prototypu korzystano z pomocy doświadczonego zespołu radzieckich konstruktorów z biura śmigłowcowego im. Mila, niedawno zmarłego wybitnego twórcy licznej rodziny radzieckich śmigłowców (z których Mi-1 i Mi-2 produkowano w Polsce). W tym celu, grupa polskich konstruktorów pod kierownictwem inż. Zbyszka Kodłubaja przez pierwsze miesiące prac projektowych przebywała w Moskwie, gdzie opracowała główne założenia nowego śmigłowca roboczo oznaczonego W-3. Następnym etapem było wykonanie jego makiety; tę wykonał już Ośrodek Badawczo-Rozwojowy sprzętu Komunikacyjnego PZL w Świdniku. Kierownictwo prac nad tym śmigłowcem przejął inż. Stanisław Kamiński. Projekt oceniała specjalnie dla tego celu powołana komisja, złożona z blisko pięćdziesięciu specjalistów!

Nowy śmigłowiec w wariancie pasażerskim oprócz dwóch pilotów może zabierać 12 pasażerów, zaś w wariancie transportowym duże drzwi znajdujące się po obu stronach kadłuba umożliwiają załadunek do obszernej kabiny towarów nawet o dużych rozmiarach. W wersji sanitarnej może przewozić czterech chorych na noszach oraz lekarza lub pielęgniarkę. Przewidziano także wersję szkolno-treningową o zdwojonym zespole urządzeń sterowniczych dla instruktora i ucznia. Jako napęd przewidziano dwa silniki turbinowe typu PZL-10 W. Jest to opracowana w Polsce śmigłowcowa modyfikacja silnika turbinowego TWD-10 przeznaczonego dla małego samolotu pasażerskiego An-28, którego seryjną produkcję także przygotowuje się w Polsce. Taka unifikacja silnika jest bardzo korzystna z punktu widzenia ekonomii produkcji i użytkowania. Prototyp **Sokoła** – bo taką otrzymał nazwę – prowadzony przez doświadczalnego pilota, inż. Wiesława Mercika, 16 listopada 1979 roku wzleciał w powietrze po raz pierwszy. Obecnie przechodzi żmudne i czasochłonne próby oraz badania niezbędne przed wprowadzaniem go do seryjnej produkcji. **Sokół** ma wypełnić lukę pomiędzy śmigłowcami i ośmioosobowym Mi-2 a dwudziestoczteroosobowym Mi-8.

Seryjnie produkowany w Świdniku śmigłowiec Mi-2 także ulega zmianie. I tak dla umożliwienia wprowadzenia go na trudny rynek północnoamerykańskiego kontynentu zastosowano w nim silniki turbinowe amerykańskiej wytwórni Allison. Ale to oprócz korzyści handlowych dało i inne; mianowicie dzięki nowym silnikom znacznie poprawiły się własności użytkowe tego śmigłowca, nazwanego **Kania**.

Np. prawie dwukrotnie wzrosła jego prędkość wznoszenia, zaś zużycie paliwa zmalało o prawie jedną czwartą! Ale na tym Świdnik nie poprzestał. Do współpracy zaproszono renomowanego amerykańskiego stylistę w tej dziedzinie. Ten bez wprowadzenia podstawowych zmian w konstrukcji śmigłowca nadał mu taki kształt zewnętrzny, że makieta nowej odmiany – w Polsce nazwanej **Superkania**, zaś w Stanach Zjednoczonych **Taurus II** – wystawiona w lutym tego roku w Las Vegas, od organizatora wystawy Amerykańskiego Stowarzyszenia Śmigłowcowego **Helicopter Association of Amerika** otrzymała... ZŁOTY MEDAL!

ŚWIDNIK kolebka polskich śmigłowców

Istniejące w Lublinie jeszcze przed pierwszą wojną światową Zakłady Mechaniczne E. Plaga i T. Laśkiewicz, produkujące kotły oraz inne wyposażenie cukrowni, tuż po odzyskaniu przez Polskę niepodległości podjęły produkcję samolotów. Była to wtedy pierwsza w Polsce wytwórnia samolotów i przetrwała do września 1939 roku. Wyprodukowała wiele maszyn obcej i własnej konstrukcji, między innymi pod koniec lat dwudziestych seryjnie produkowano tu – wtedy należące do najlepszych w świecie – holenderskiej konstrukcji trzysilnikowe samoloty komunikacyjne typu Fokker F VIII 3 m – wówczas największe w Polsce.

Wojna przyniosła całkowitą zagładę tej najstarszej polskiej wytwórni samolotów, ale nie zniszczyła tradycji.

W latach 1949–1951 w Świdniku pod Lublinem rozpoczęto budowę od podstaw nowej wytwórni – Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego – produkującej przede wszystkim motocykle WSK, ale też i samoloty.

Gdy zapadła decyzja uruchomienia w Polsce produkcji śmigłowca radzieckiej konstrukcji typu Mi-1, wybór padł na Świdnik. Produkcję seryjną uruchomiono już w 1956 roku. Odtąd rozpoczęła się śmigłowcowa kariera Świdnika. Głównym odbiorcą tego śmigłowca, nazwanego SM-1, był Związek Radziecki, który z naszego produktu był bardzo zadowolony. W 1959 roku powstała znacznie ulepszona jego wersja, oznaczona SM-2, która zamiast trzech pasażerów zabierała już pięć osób. Wkrótce, w 1965 roku, powierzono Świdnikowi produkcję najnowszego radzieckiego śmigłowca Mi-2, napędzanego turbinowymi silnikami.

Śmigłowce Mi-2 latają w wielu krajach i nad wieloma kontynentami. Polskiej produkcji Mi-2 był pierwszym śmigłowcem, jaki wylądował na biegunie północnym, a ostatnio, w ramach polskiej wyprawy Antarktycznej, dotarł na Antarktydę. Dotąd zbudowano w Polsce 4500 śmigłowców, co w tej dziedzinie produkcji stawia nasz kraj na 4 miejscu w świecie.

Ponadto w Świdniku produkuje się niektóre elementy do aerobusu IŁ-86 oraz przygotowuje się produkcję małego samolotu komunikacyjnego An-28. Załoga pragnie jednak być przede wszystkim wierna tej dziedzinie, której zawdzięcza swą światową karierę.

Z „GILEM"

W styczniu 1950 roku śmigłowiec zarejestrowany jako SP-GIL był wreszcie gotów do lotu. Niestety, w trakcie ostatnich przygotowań silny podmuch wiatru wywrócił go! Uszkodzeniu uległy łopaty, wirnik, śmigło ogonowe, podwozie i kadłub. I wszystko musiano zaczynać prawie od nowa.

Pierwszy lot „GILA" odbył się dopiero 4 kwietnia 1950 r. Dokonał tego sam jego główny konstruktor, inż. Bronisław Żurakowski, który nie tylko że musiał śmigłowiec „nauczyć latać", ale sam też musiał się tego nauczyć; bowiem w Polsce nie było wówczas nikogo kto by to potrafił.

Rozpoczęła się więc nauka latania na śmigłowcu. Nie obyło się bez wypadków, które też – niesłusznie – spowodowały pewien kryzys zaufania do polskich prac w tej dziedzinie. Wtedy to właśnie **kpt. pil. Wiktor Pełka** otrzymał oficjalną licencję na pilota doświadczalnego – i przejął rolę oblatywacza.

Opowiadają, jak to w czasie jednego z licznych już lotów doświadczalnych „GILA", ku przerażeniu widzów przyglądających się temu niecodziennemu przecież widokowi – śmigłowiec z łoskotem rąbnął w ziemię! Kiedy zaś sanitarka, zawsze gotowa na taki przypadek, podjechała do miejsca wypadku, a sanitariusze z noszami podbiegli bliżej, zobaczyli tam... stojącego, całego i zdrowego oblatywacza. Wiktor Pełka wskazał na uszkodzoną maszynę i zaproponował: *Jego weźcie na nosze. Bo tylko on doznał poważniejszych obrażeń...*"

• • •

Próby prowadzone przez zawodowego oblatywacza wykazały ostatecznie, że „GIL" jest zupełnie poprawny w pilotażu w całym zakresie, łącznie z autorotacją. Toteż 14 listopada 1951 roku został zademonstrowany oficjalnie przed władzami cywilnymi i wojskowymi. Zaś na pokazach lotniczych w 1953 roku odbył się jego publiczny już pokaz. Dodajmy: był to pierwszy publiczny pokaz śmigłowca w Polsce, w dodatku polskiej konstrukcji.

Dziś „GIL" – w każdej chwili gotów do lotu – jest eksponatem w warszawskim Muzeum Techniki.

ŚWIAT NA CZTERECH KÓŁKACH

Ford Altair

Nad większością konstrukcji nadwozi samochodowych powstających w słynnych włoskich studyjnych wytwórniach nadwoziowych można wyrażać słowa największego zachwytu. Konstrukcje te łączą jednocześnie w sobie doskonałą harmonię linii, piękno kształtu, doprowadzoną do perfekcji estetykę, funkcjonalność, a ostatnio coraz większą sprawność aerodynamiczną. Dlatego właśnie wiele renomowanych wytwórni samochodowych nawiązało stałą współpracę z włoskimi dyktatorami mody samochodowej.

Od szeregu lat taka współpraca istnieje pomiędzy firmą Chia i zachodnioniemiecką filią amerykańskiego Forda. W jej wyniku powstało szereg ładnych nadwozi, między innymi również do popularnego samochodu FORDA FIESTY. Ostatnio obydwie wytwórnie zaprezentowały eksperymentalne nadwozie dla samochodu osobowego o nazwie ALTAIR. Bazę do jego powstania stanowiły zespoły i mechanizmy seryjnego samochodu FORD GRANADA.

ALTAIR opracowany został z myślą o uzyskaniu parametrów aerodynamicznych, które w sposób bezpośredni wpływają na obniżenie zużycia paliwa, jak i lepsze prowadzenie pojazdu. W stosunku do nadwozia aktualnie produkowanego FORDA GRANADY – ALTAIR charakteryzuje się o 0,09 mniejszym współczynnikiem oporu powietrza, a w sumie osiąga on w ALTAIRZE wartość 0,35. Ten mniejszy współczynnik oporu powietrza uzyskano między innymi poprzez umieszczenie przednich świateł za szklaną osłoną, tworzącą z przednią częścią nadwozia jednolity kształt, dalej poprzez oprofilowanie lusterek zewnętrznych, obudowanie obręczy kół, a także nadanie pojazdowi klinowego kształtu.

Czterodrzwiowe nadwozie ALTAIRA zaprojektowane zostało w tradycyjnej formie, z wyraźnie oddzieloną częścią bagażową. Posiada ono bardzo mocno wygięte szyby boczne, wykonane ze specjalnego tworzywa sztucznego. Szyby te mają na celu zwiększenie kąta widoczności z kabiny pasażerskiej.

Wnętrze przeznaczone do przewozu pięciu osób posiada dużych rozmiarów deskę czołową z zegarami kontrolnymi, na której znaczną ilość miejsca zajmują dysze i otwory klimatyzacyjne. Siedzenia mają obicia wykonane z materiału, a specjalna instalacja umożliwia doskonałą słyszalność stereofonicznego odbiornika klasy Hi Fi.

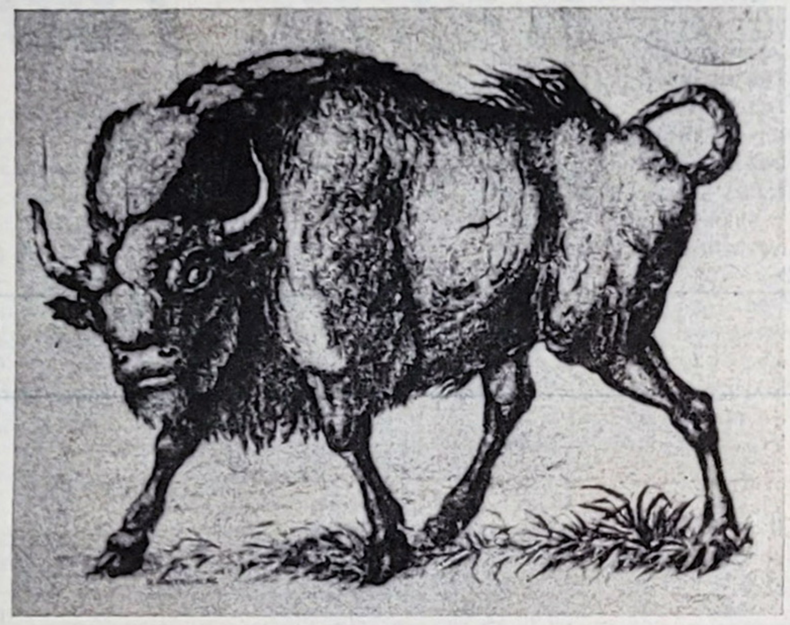
Silnik samochodu posiada 6 cylindrów umieszczonych w kształcie litery „V", o pojemności roboczej 2772 cm sześc., mocy 110 kW przy 5700 obr/min. i stopniu sprężania 9,2. Zasilanie w paliwo odbywa się przy pomocy wtrysku. Silnik ten umieszczony jest z przodu, a napęd od niego przenoszony jest na tylne koła.

Wytwórnia nie podaje danych techniczno-eksploatacyjnych tego samochodu, należy sądzić, że będą one lepsze od tych jakie osiąga FORD GRANADA, a te przedstawiają się w sposób następujący: szybkość maksymalna 190 km/godz., przyspieszenie od 0 do 100 km w czasie 10,8 sekundy, zużycie paliwa przy prędkości 120 km/godz. 10,8 litra na 100 km.

Adres wytwórni: Ford Werke A.G. 5 Koln Deutz 1, Republika Federalna Niemiec.

ZENON DUTKIEWICZ

Dzieje przetrzymywania zwierząt, myślę o przetrzymywaniu nie w celach gospodarczych, są tak dawne jak dzieje cywilizacji. W najdawniejszych nawet czasach, gdzie odnajdujemy ślady ludzkiej działalności, natrafiamy na ślady zwierząt, o których możemy się domyślać, że nie były przedmiotem łowów. Na przykład wśród odkrytych malowideł naskalnych na terenie Sahary, a obliczono, że malowano je ok. 30 000 lat temu, znajdują się wizerunki żyraf prowadzonych przez człowieka na czymś w rodzaju kantarów, natomiast nie natrafiono na sceny polowania na żyrafy. W późniejszych wiekach różne były formy i cele przetrzymywania zwierząt. Najczęściej w celach łowieckich, ale również jako istoty



Od turów z Jazdowa – do krowy za szybką (1)

TURY Z JAZDOWA

stanowiące przedmiot kultu, czy po prostu z chęci zaimponowania posiadaniem czegoś osobliwego. Już nawet w bardzo odległych czasach możemy w gromadzeniu zwierząt doszukiwać się pewnych idei, jakie przyświecają współczesnym ogrodom zoologicznym. A współczesny ogród zoologiczny, jeżeli ma się tak nazywać, musi spełniać następujące warunki: pełnić rolę dydaktyczną, to znaczy pokazywać zwierzęta w sposób umożliwiający ich poznanie, a więc w pomieszczeniach takich, gdzie można obserwować je w ruchu, ich życie w stadzie czy rodzinie. Powinien uczestniczyć w dziele ochrony ginących gatunków, wreszcie prowadzić własne obserwacje i badania naukowe. Jeżeli więc zachowany do dziś napis na kamiennej tablicy pochodzącej ze zwierzyńca króla Asyrii sprzed 3 tysięcy lat głosi: *„Wszystkie, jakie tylko są, zwierzęta pól i gór przyniosłem i zgromadziłem w stolicy mej Kalah, aby pokazać je mym poddanym"*, a zwierzyniec cesarzy chińskich z tego samego okresu nazywano Ogrodem Mądrości, to możemy chyba mówić, że idee ogrodów zoologicznych są bardzo, bardzo dawne.

A jak było na ziemiach polskich? Zwierzyńce, bo tak nazywano miejsca przetrzymywania zwierząt, miały przede wszystkim charakter łowiecki. To znaczy, że zwierzęta w ogrodzonych połaciach lasu pilnowane i często dokarmiane, były po prostu przedmiotem polowania. Zwierzyńce takie były dość powszechne. Wiemy na pewno o istnieniu ponad dwustu, a z pewnością było ich znacznie więcej. Jeszcze dzisiaj w Polsce jest około 50 miejscowości noszących nazwę Zwierzyniec. Na terenie Warszawy np. już w XIII wieku książęta mazowieccy mieli zwierzyniec w miejscowości Jazdów (dzisiaj Ujazdów), gdzie tury i bobry były otoczone specjalną opieką. Dzisiejsza ulica Zwierzyniecka to pamiątka po wsi Zwierzyniec, gdzie zamieszkiwali strażnicy książęcego zwierzyńca.

Król Władysław Jagiełło wydał nawet specjalny edykt dotyczący zwierzyńca w Puszczy Jaktorowskiej *„iż tych turów w Koronie nie masz nigdzieś indzie i godzi się pieczą na nie mieć"*. W późniejszych czasach nazwa zwierzyniec zaczęła zmieniać znaczenie i nazywano tak wszystkie miejsca, gdzie przetrzymywano zwierzęta, zastępując nim nazwy obcego pochodzenia, jak **vivarium, bestiarium** czy **menażeria**. Mieli więc królowie zwierzyniec z lwami i niedźwiedziami na Wawelu, czy zwierzyniec z wieloma egzotycznymi zwierzętami przy Zamku Ujazdowskim w Warszawie. Trochę żal, że dzisiaj, gdy w jakimś parku powstaje coś w rodzaju małego zwierzyńca, to zamiast użyć taj ładnej staropolskiej nazwy wymyśla się zaraz jakiś językowy potworek, np: „Mini ZOO", „Kącik ZOO", a nawet „Akcent ZOO", co jest już zupełnie bez sensu.

A może ktoś z Was mieszka w miejscowości Zwierzyniec, może w najbliższej okolicy znajduje się partia lasu czy uroczysko o tej nazwie? Napiszcie!

TOMASZ GRABOWSKI
Fot. **ze zbiorów autora (repr. J.D.)**

KONKURS WAKACYJNY ZAKOŃCZONY

Dziś odpowiadamy na pytania

Niedawno wysłaliśmy dziesięciu naszym czytelnikom, których listy zostały wydrukowane pod hasłem **„Co nowego w ptasich światach?"**, książki pt. „Jaki to ptak?" Konkurs został więc wprawdzie zakończony, ale nadal będziemy wysyłać egzemplarze tego atlasu – tym razem autorom najciekawszych korespondencji. Przy okazji – wiadomość dla wszystkich, którzy chcieliby tę książkę sobie kupić. Oto **Jarosław Banach, ul. Ściegiennego 133, 25-116 Kielce** ofiaruje się wysłać jej egzemplarze każdemu, kto przekaże na jego adres 220 zł+30 zł na koszty przesyłki (resztę Jarosław obiecuje zwrócić). Po prostu w kieleckich księgarniach akurat jest tej książki pod dostatkiem. Jarek nawiąże też korespondencję z rówieśnikami interesującymi się ornitologią i fotografią przyrodniczą.

Robert Gwiazda ze Stalowej Woli: *„Będąc na Wybrzeżu widziałem rybitwę. Miała ona lekko rozwidlony ogon, ciemny dziób, ale co najważniejsze – upierzenie był jasnoszare, a dolna strona skrzydeł czarna!"* Jeżeli na spodzie skrzydeł była rzeczywiście czerń, to rybitwa czarna odpada; nawet młodociana ma w tym miejscu barwę co najwyżej ciemnopopielatą. Czerń na spodniej stronie skrzydeł ma tylko rybitwa białoskrzydła. Brzmi to absurdalnie – białoskrzydła z czarnymi skrzydłami – ale nazwa ptaka pochodzi od bieli wierzchniej strony skrzydeł, które, gdy rybitwa ta siedzi na ziemi czy kołku, odcinają się jasnością od jej ciemnej sylwetki. Ale i ten gatunek tu odpada, bo nigdy nie ma barwy jasnoszarej. Więc – zagadka. Może nasz obserwator jednak przeoczył jakiś szczegół lub nie o wszystkim napisał?

I druga sprawa z listu Roberta: czy można robić zdjęcia ptaków bez teleobiektywu, powiększając później ich sylwetki na odbitce? Nie bardzo – fotografując ptaki obiektywem standardowym z takiej odległości, na jaką zwykle chcą nas dopuścić, dostaniemy obrazy ich sylwetek tak małe i bez szczegółów, że na nic tu powiększanie. Bez teleobiektywu można robić zdjęcia ptaków przylatujących do umieszczonego tuż za oknem karmnika albo przy gnieździe, jeżeli umieścić w jego pobliżu dobrze zamaskowany aparat zaopatrzony w zdalny wyzwalacz migawki. Niezbędne wiadomości na ten temat znajdzie nasz czytelnik w książce „Z lornetką wśród ptaków".

Paweł Duliński z miejscowości Wyżne w woj. rzeszowskim dziwi się, że widział mewy z dala od morza. Otóż nic w tym dziwnego, zwłaszcza jeżeli były to śmieszki, zadomowione nawet nad niewielkimi zbiornikami wód śródlądowych i w miastach. Nawet typowo morskie mewy podczas wędrówek trafiają w głąb lądu.

Artur Juszczyk z Pacanówki znalazł gniazdo pójdźki, które *„znajdowało się nie w dziupli, jak pisze Jan Sokołowski – lecz pod strzechą starego domu"*. Wszystko się zgadza, ta mała sowa bardzo chętnie zajmuje różne zakamarki i szczeliny (patrz **J. Gotzman, B. Jabłoński „Gniazda naszych ptaków."**)

To samo dotyczy dudka, o którym w innym swym liście pisze Artur, że jego gniazdo znalazł *„na wierzbie wśród kilku gałązek"*, a nie – jak oczekiwał – w dziupli. Dudek zajmuje wprawdzie dziuple, ale nisko położone, a poza tym chętnie gnieździ się przy samej ziemi w niszach pniaków, w stosach drewna i kamieni, wywietrznikach piwnicznych, a nawet starych ulicach (patrz zdjęcie). Przy okazji – cytowany już Robert Gwiazda ze Stalowej Woli niesłusznie nazywa tego ptaka leśnym. W lasach występuje on na skrajach lub w pobliżu polan, a typowym jego biotopem są zadrzewione łąki i pastwiska, obfitujące w stare wierzby.

Robertowi dziękujemy za obszerny list, zbyt wiele zawierający spostrzeżeń, byśmy je wszystkie mogli tutaj skomentować. List nagradzamy książką i czekamy na dalsze meldunki. Niebawem – kolejna poczta Klubu Ptakolubów.

TOMASZ KŁOSOWSKI
Fot. **autora**

Harcerstwo w życiorys wpisane

DOKOŃCZENIE ZE STR. 2

Co roku odbywały się obozy szkoleniowe, rajdy, rejsy po Bałtyku. Ciekawą imprezą był kolarski rajd nadodrzański: 14 stanic, przy każdej obóz instruktorski. Drużyna kolarska przyjeżdżała kolejno do bazy łączności, motoryzacyjnej, zdrowia, kulturalnej itd., a w każdej z nich kolarze odpoczywali, bawili się, a jednocześnie zapoznawali z jakąś inną dziedziną działalności harcerskiej. Wiele ze wspomnianych akcji prowadziłem osobiście.

W 1962 roku, kiedy minęła w harcerstwie moda na technikę, odszedłem do Instytutu Pedagogiki, tam zrobiłem doktorat, potem byłem kolejno kierownikiem pracowni i wicedyrektorem Instytutu. Z harcerstwem jednak dalej współdziałałem i współdziałam do dziś. Ostatnio jestem na przykład członkiem rady programowej Biura Młodzieżowych Patentów. Na zawsze rozstać się z harcerstwem nie potrafiłbym. Przeżyłem w nim 30 lat: wstąpiłem do ZHP w 1932 roku i przeszedłem przez wszystkie szczeble, od szeregowego aż po członka Głównej Kwatery.

Jeszcze jeden drobiazg, ale ważny. Harcerstwo dało mi nawyk niepalenia. Rzadko kto uczy się palić papierosy, jako dorosły, przeważnie bardzo młodzi chłopcy łapią się za papierosa z głupoty, siląc się na dorosłość. Nie mają widocznie okazji do wykazania się dorosłością w czym innym. Na obozie żeglarskim – który prowadziłem – podczas żeglowania po jeziorze mieliśmy awarię: wyrwały się wanty i groziło wyłamanie masztu. Silny wiatr znosił nas na skały. Musiałem uspokoić chłopaków i tak manewrować, żeby wyjść cało z przygody. W porównaniu z taką satysfakcją, z takimi dowodami dorosłości, paradowanie z papierosem wydawało mi się naprawdę błahostką. A harcerstwo stwarza wiele okazji po temu, żeby popisywać się prawdziwą dorosłością zamiast „papierosową".

Jakie sprawy uważam za najważniejsze do podejmowania przez harcerstwo w obecnych czasach? Nadal to samo. Uczyć rzetelności, samodzielności i przedkładania dobra społecznego ponad indywidualne. Nie można budować jedynie swojego kramiku, swojej kariery, swojego światka, trzeba się czuć członkiem społeczeństwa. Wielki walor harcerstwa – to stworzenie młodym ludziom szansy wykuwania swojej własnej, jak najpiękniejszej drogi przez życie. Zwłaszcza w tak trudnych czasach, jak obecnie.

Spisała:
EWA KOSIŃSKA

Ewa Sukta narysowała mnie w roli Amorka:

Redaguje
Włodzimierz Lewiński

Rzepciu, kochany – pisze Magda Jarzembska – *opowiem ci o naszym telefonie:*

Jest szary i obojętny, gdy dzwoni do taty i pyta z lekką chrypką, czy jest pan kierownik...

Jest wredny i czarny, kiedy mówi głosem mojej wychowawczyni, że chce rozmawiać z mamą...

Jest wesoły i różowiutki, gdy szczebiocze w nim Aniuta, moja przyjaciółka...

Jest interesujący i szmaragdowy, kiedy mówi głębokim basem sąsiada, który zawsze nakręca nasz numer przez omyłkę...

Jest nijaki i rycynowy, przemawiając głosem naszej ciotuni...

Jest c u d o w n y i tęczowy, kiedy dzwoni do mnie Paweł...

*

List Magdy natchnął Szefa do narysowania kilku żartów „telefonicznych". Możecie sobie je obejrzeć obok.

ANEGDOTKI NADESŁANE

– To wy jesteście tym jedynym marynarzem uratowanym z zatopionego statku?
– Tak.
– Gratuluję! A jak udało się wam uratować?
– Byłem wtedy na urlopie...

*

– Panie! Pański pies pożarł mi półtora kilo kiełbasy!
– Jakiej kiełbasy?
– Krakowskiej!
– Niech się pani nie martwi! Krakowska mu nie zaszkodzi...

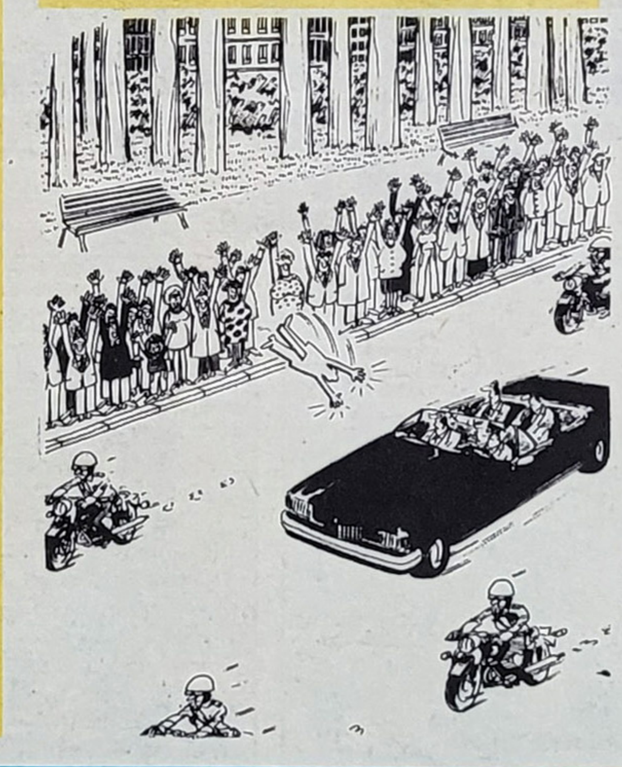
*

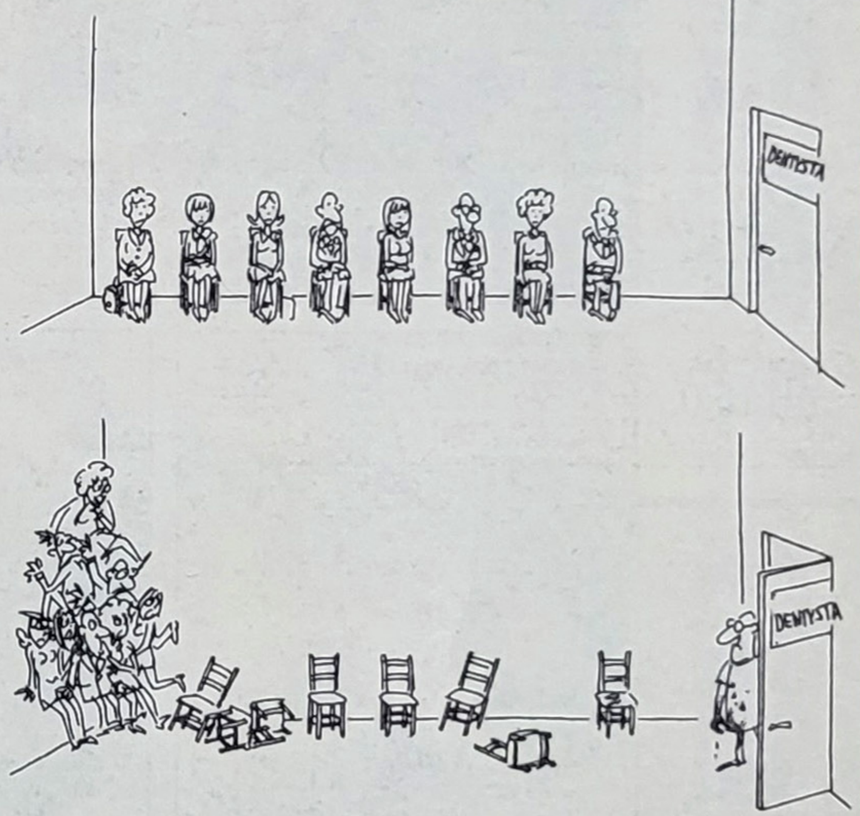
Zapisuję do Rzepklubu Ewę Suktę, Magdę Jarzembską i Wojtka Celińskiego, który wybrał i nadesłał dzisiejsze anegdotki.

Do zobaczenia!
Wasz **Rzep**

RZEPKLUB

Żarty rysunkowe nadesłali: Basia Maciupa, którą przyjmuję do klubu oraz członek Rzepklubu Darek Małyska





Lecz nie byliśmy sami i zapomniani. W Stanach Zjednoczonych wyrastała powoli siła nam przychylna, której lekceważyć nie mogli nawet generałowie – opinia publiczna.

Gdy wieść o naszym zesłaniu do rezerwatu w Indian Territory rozniosła się po wschodnich i środkowych stanach, do Wodza Józefa zaczęli przybywać ludzie. Przybywali różni: pastorowie, nauczyciele, filantropi, dziennikarze, historycy, społecznicy, a także wiele młodzieży. Mieli różne charaktery, pochodzili z wielu miejscowości, ale jedno ich łączyło: życzliwość, a przede wszystkim podziw dla niezwykłego człowieka i wodza. Jedni odkrywali w Wodzu Józefie jak gdyby proroka dobroci, inni – indiańskiego Napoleona Gór Skalistych.

Szczególnie zadziwiał fakt, że Wódz Józef, pomimo że obarczony opieką nad tak licznym gronem kobiet, dzieci i starców, potrafił tyle mil uchodzić przez wertepy, potrafił tyle miesięcy odgryzać się tak skutecznie liczniejszemu przeciwnikowi.

W roku 1877, tam na północy, po szeregu zwycięskich potyczek, Wódz Józef w końcu poniósł klęskę. Tu, na Terytorium Indiańskim, w tych latach ciężkiej niewoli, Wódz Józef odniósł walne zwycięstwo, zwycięstwo szlachetnego człowieka i wielkiego wojownika. A było to zwycięstwo ważne, bo trwałe.

Na początku 1879 roku przybył do naszego rezerwatu pewien przyjazny dziennikarz z wpływowej gazety „North American Review". Ów korespondent, po długich rozmowach z Wodzem Józefem, ogłosił drukiem w swej gazecie obszerną opowieść wodza o dziejach Nez Percé. Ta prosta w słowach i szczera, a przede wszystkim przejmująca „Historia własna" Wodza Józefa poruszyła sumienia wielu czytelników amerykańskich, przysparzając nam sporo nowych przyjaciół i obrońców, głównie we wschodnich stanach. Zainteresowanie „Historią własną" wśród społeczeństwa było tak wielkie, że niebawem opublikowano ją w Stanach Zjednoczonych w wydaniu książkowym, kilkakrotnie później wznawianym.

Ponieważ ja, Biegnący Łoś, już za młodu dość poprawnie nauczyłem się języka angielskiego i znałem życie Wodza Józefa oraz dzieje naszego szczepu, wyznaczono mnie na przewodnika, przyjmującego amerykańskich gości. Miałem obowiązek opowiadać przybyszom o przebiegu naszej wojny w 1877 roku. Do pomocy przydzielono mi młodą dziewczynę, Różowy Kwiat. Ona również nieźle władała językiem angielskim, a była młodszą siostrą żony Żółtego Byka. Miała osiemnaście lat, ja wtedy dwadzieścia jeden.

Powiedziałem do niej pół żartem, żeby siadła przy moim ognisku.

– Umiem! – odrzekłem, ale zaraz natarłem na nią z tej samej mnie, a będzie ci ciepło! – uśmiechnąłem się chełpliwie.

Zaskoczona, spojrzała na mnie psotnie:

– A czy umiesz ty, Łosiu, podtrzymywać ogień, żeby nie wygasł tak szybko?

– Umiem! – odkrzekłem, ale zaraz natarłem na nią z tej samej beczki. – A ty, Kwiatuszku, czy umiesz wygarbować skórę jelenia i uszyć dobry kubrak?

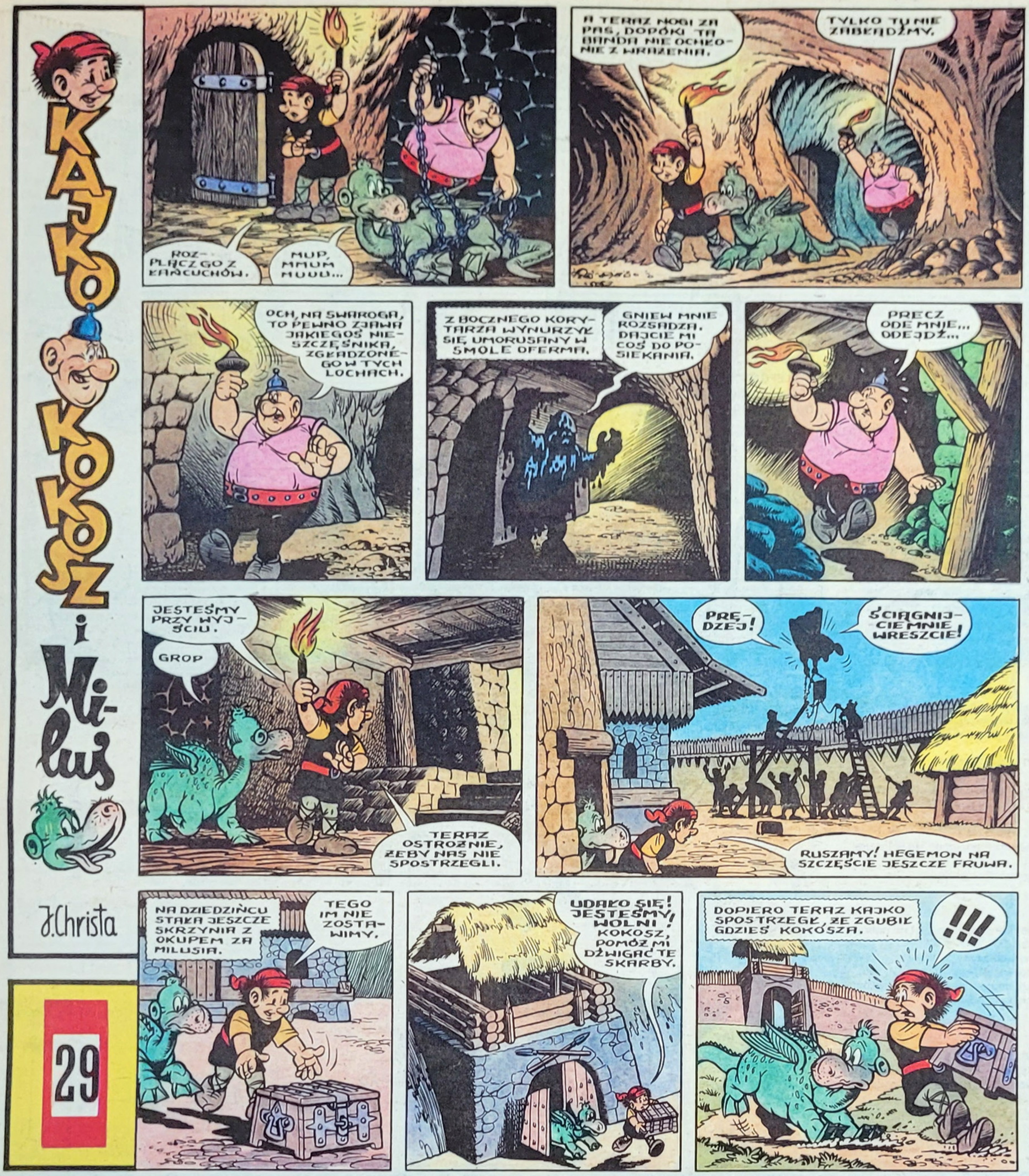
– A żebyś wiedział: umiem!
– To możesz siąść do mego ogniska!
– Dziękuję, łaskawco!

Mówiliśmy to wszystko pół żartem, ale wkrótce Różowy Kwiat zupełnie na serio została moją żoną, kiedy nas uroczyście połączył pastor Reuben.

Jakże szczęśliwe to było stadło, i jakże ona okazała się pożyteczną dla mnie. Później, gdy zacząłem badać dokumenty w amerykańskich archiwach na temat dziejów szczepu Nez Percé, jakże mi się przydała jej znajomość angielskiego języka...

Tymczasem agent rezerwatu, w którym nas trzymano – W.H. Whiteman, ośmielony dużą ilością amerykańskich obrońców Wodza Józefa, nabrał odwagi i co rok posyłając sprawozdania do swych władz przełożonych w Waszyngtonie, rozwodził się w pochwałach nad nami Nez Percé. Podkreślał naszą inteligencję, wyższą niż u innych szczepów, naszą pracowitość, schludność fizyczną i moralną, uczciwość i uprzejmość. *„Wojnę w 1877 roku, narzuconą tym Indianom przez USA* – pisał Whiteman w swych odważnych raportach – *Nez Percé toczyli według najlepszych zasad ludzkiej prawości. Tu, w Indian Territory, w złym dla nich klimacie szybko ci wspaniali Indianie wyginą. Ów szczep zasłużył sobie na to, by powrócić do swej ojczyzny w Idaho".*

Cdn.



ŚWIAT MŁODYCH

ADRES REDAKCJI: ul. Mokotowska 24, 00-561 Warszawa.

ADRES ODDZIAŁU: ul. Rynek 13, 40-003 Katowice (tel. 53-77-33 telex 031556

UKAZUJE SIĘ WE WTORKI CZWARTKI I SOBOTY.

REDAGUJE KOLEGIUM: Stanisław Borowiecki (zastępca red. nacz.), Jerzy Dąbrowski, Anna Grzybowiecka, Maria Jaworska (sekretarz redakcji), Jerzy Kowalkowski, JERZY MAJKA (redaktor naczelny), Wiesława Mroczek Kamińska, Krzysztof Potrzebnicki, Ryszard Ratajczyk, Marian Twaróg, Barbara Tylicka, Marzena Wierzchołska (zastępca red. nacz.)

TELEFONY
Red.naczelny 21-15-61
Sekr.redakcji 28-25-48
Dział Łączności
z Czytelnikami 21-81-13

TELEX 81-36-58

Nie zamówionych materiałów redakcja nie zwraca.

WYDAWCA–RSW Prasa-Książka-Ruch" Młodzieżowa Agencja Wydawnicza 00-564 Warszawa, ul. Koszykowa 6A. Telefony: Dyrektor 28-09-73. Dział Wydawniczy 29-35-52. Prenumerata krajowa, miesięczna 19,50 zł, kwartalna 58,50 zł, półroczna 117 zł, roczna 234 zł. Od instytucji i szkół miast wojewódzkich i gmin prenumeratę przyjmują wyłącznie miejscowe oddziały i delegatury RSW „Prasa-Książka-Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Od instytucji, szkół w miejscowościach, gdzie nie ma delegatur RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz od wszystkich prenumeratorów indywidualnych prenumeratę przyjmują wyłącznie miejscowe urzędy pocztowo-telekomunikacyjne oraz listonosze w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV O/Warszawa Nr 1153 201045-139-11.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa dla zleceniodawców indywidualnych i o 100 proc. dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Opracowanie graficzne
Grażyna Klechniowska

Opracowanie techniczne
Anna Dąbrowska

DRUK: Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego

Zam. Nr 5669/G O-69

NIE ZAPOMNIJ OTO NASZ POCZTOWY 00-561

W następnym numerze

- Niewesoła rozrywka: „Smutne miasteczka", fotoreportaż Wojciecha Wróblewskiego.
- Adam, Jacek i Rafał, uczniowie liceum w Bydgoszczy, wypowiedzieli walkę „trucicielom" swego miasta. W rajdzie po mieście i urzędach towarzyszyła im przedstawicielka „ŚM". – Przeczytajcie „Historię jednego albumu"!
- Minikary na start! Garść informacji dla uczestników Minikarowych Mistrzostw Polski.

– A leż to byłoby morderstwo!
– To było morderstwo!
– Nic o tym do nas nie docierało.

To całkiem zrozumiałe. A czy dociera do was to, co teraz z nami się dzieje?...

Przybyło także z Kansas City kilku innych dziennikarzy, wyraźnie nam wrogich. Ci szorstko i bezczelnie wypytywali nas o okrucieństwa i potworności, jakie popełnialiśmy: ilu niewinnych osadników wybiliśmy, jak długo trwały tortury im zadawane, czy skalpy zrywaliśmy z jeńców żywych czy zabitych?

Świadkiem tych pytań był nasz nowy przełożony – agent Amerykanin H.W. Jones, który miał nas zawieźć dalej na południe, do Terytorium Indiańskiego. On nie był niegodziwcem, jak jego poprzednik, agent Lytton, i wziął nas w obronę. Nieprzyjaznym arogantom dał mocno po nosie, po czym poprosił Wodza Józefa i kilku z naszej starszyzny na krótką rozmowę.

– Przekonany jestem – rzekł życzliwym głosem do naszych – że jeszcze nieraz będą do was przyjeżdżali różni ludzie i wypytywali was. Nie mam nic przeciwko waszej rozmowie z tymi obcymi i radzę wam, żebyście byli z nimi szczerzy w miarę możności. Mówcie czystą prawdę, a przede wszystkim unikajcie wszelkiej przesady. Jak na przykład z tym, co się rzekomo działo niedaleko rzeki Big Hole...

ARKADY FIEDLER • MAREK FIEDLER

INDIAŃSKI NAPOLEON GÓR SKALISTYCH

41

– Ależ nie ma przesady w tym, co mówił Żółty Byk! – zauważył Wódz Józef.
– A ja myślę – rzekł agent z wymownym naciskiem – że to chyba była przesada!... Radzę wam, by nie drażnić ludzi...

NIEWOLA NA TERYTORIUM INDIAŃSKIM

Całe dla nas szczęście, że przeniesiono nas do innego rezerwatu, o znośniejszych warunkach życia. Umieszczono nas nad rzeką Chikaskia w Indian Territory i tu kazano nam zagospodarować się jak gdyby na całe życie. Nasi ludzie ginęli wciąż jeszcze na malarię i zapalenie płuc, ale mieliśmy przynajmniej życzliwszego agenta, trzeciego z kolei, W.H. Whitemana.

Ponieważ nasze dalsze losy w zupełności zależały od woli, dobrej lub złej agenta i władz amerykańskich, staraliśmy się iść im na rękę. Budowaliśmy więc sobie chaty z drewna, pracowicie uprawiali ziemię, hodowaliśmy bydło, posyłaliśmy dzieci do szkoły. A zwłaszcza chodziliśmy często do kościoła, tym chętniej, że pastorem-misjonarzem i zarazem nauczycielem w naszej szkole był James Reuben, Indianin Nez Percé z Idaho. Przy wszelkich czynnościach kobiety nasze były szczególnie dzielne i pilne, wykonując, obok uprawy ziemi, cenione przez kupców kolorowe hafty, indiańskie bluzy, a także łuki, strzały, słowem, różne pamiątki.

Ale urządzając się tak umiejętnie, by nasze życie nad obcą rzeką Chikaskia było jako tako znośne, nie zapominaliśmy ani na chwilę o naszej ojczyźnie nad rzeką Clearwater w Idaho. Rozpaczliwie tęskniliśmy za naszymi potokami, boleśnie brakowało nam górskiego powietrza, miewaliśmy częste chwile smutku, jednak nie opuszczaliśmy rąk. Wciąż domagaliśmy się sprawiedliwości, szły petycje do władz, nalegaliśmy, prosili. Daremnie: centralne władze amerykańskie były głuche, zacięci generałowie w stolicy – niewzruszeni.

Dokończenie na str. 7